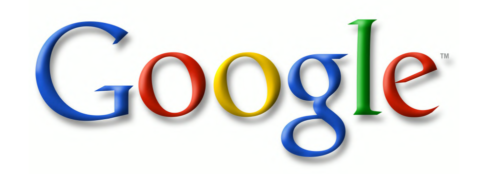
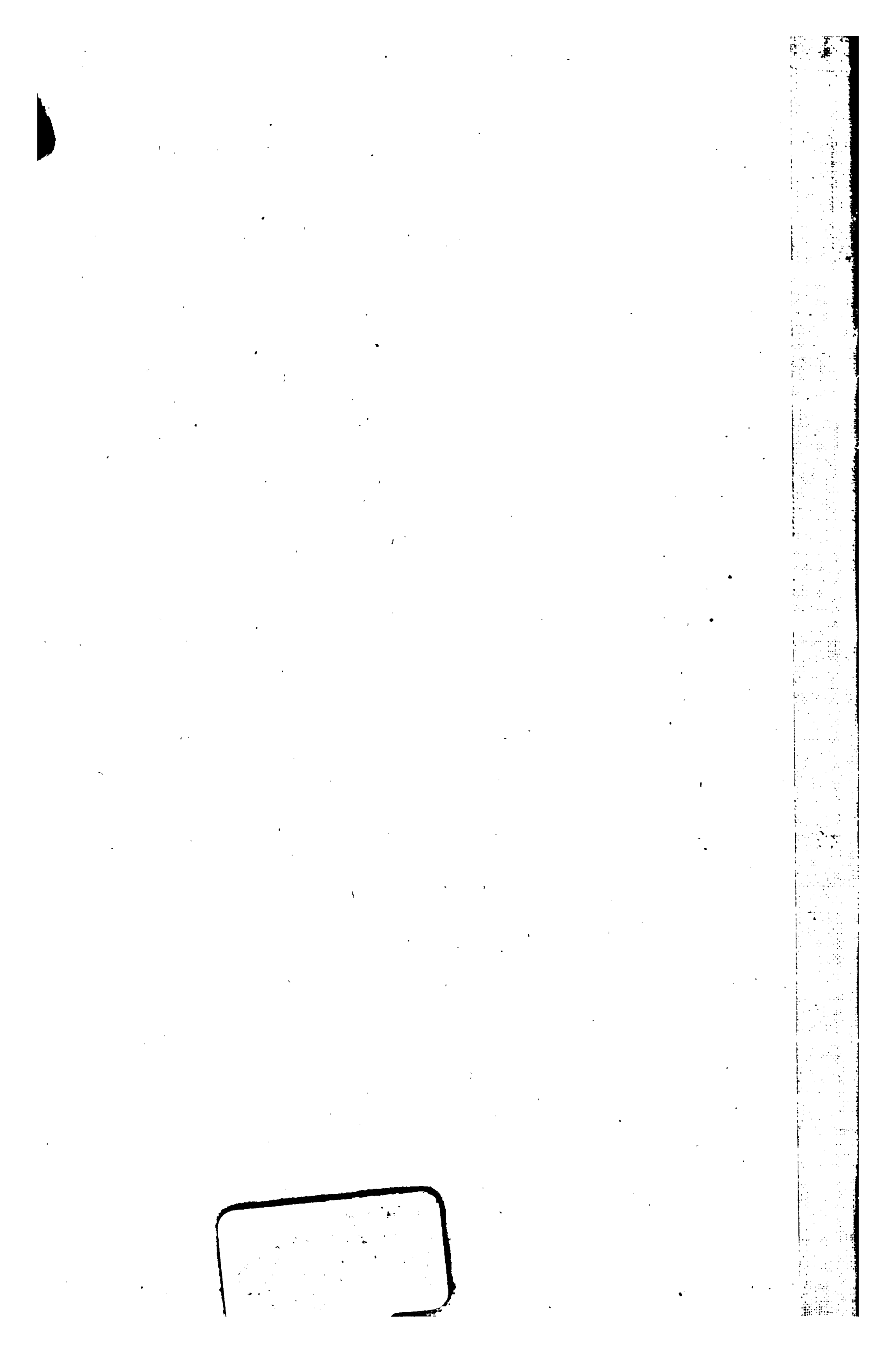




LA VILLE DE

KRISTIANIA,

SON COMMERCE, SA NAVIGATION
ET
SON INDUSTRIE

RESUMÉ HISTORIQUE

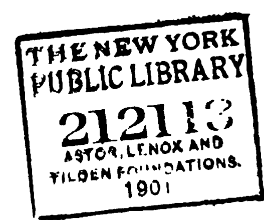
PUBLIÉ SOUS LES AUSPICES
DU COMITÉ DE LA BOURSE ET DU COMMERCE

PAR
G. AMNÉUS
CHEF DU BUREAU DE STATISTIQUE DE LA COMMUNE DE KRISTIANIA



LA BOURSE DE KRISTIANIA

KRISTIANIA
IMPRIMÉ PAR LA »NATIONALTRYKKERI«
1900



PRÉFACE

La bourse de Kristiania fut fondée par la loi du 8 septembre 1818.

Est membre de la bourse, quiconque s'est fait délivrer une lettre de bourgeoisie comme négociant (ce qui lui donne le droit de faire le commerce avec local permanent pour la vente), ainsi que tout capitaine de navire ayant Kristiania pour port d'attache.

Les négociants paient une redevance une fois pour toutes lorsqu'on leur remet leur lettre de bourgeoisie, plus un contingent annuel, mais depuis 1898 ce contingent n'est dû que lorsque, pour la fixation de l'impôt, son revenu annuel est déclaré supérieur à kr. 1600. Dans les deux cas, la redevance varie suivant le sexe.

Les capitaines de navires ou autres jouissant de la bourgeoisie maritime, qui doivent également être munis d'une lettre de bourgeoisie, ne paient de redevance qu'une fois pour toutes.

En outre, la caisse de la bourse touche une redevance insignifiante par tonne de tout navire expédié pour l'étranger par la douane de Kristiania.

La bourse est dirigée par un comité, composé de

trois membres compétents, et le commissaire de la bourse également compétent en affaires et qui est adjoint au comité, y fait fonctions de secrétaire, en même temps qu'il est l'agent comptable et l'inspecteur de la bourse. Les trois membres du comité, dont les fonctions sont gratuites, sont nommés chaque année par le Ministère dont dépendent les affaires commerciales, actuellement celui de l'Intérieur, sur proposition du Conseil municipal. Le commissaire de la bourse, qui jouit d'un traitement, est nommé directement par le Gouvernement.

Le comité de la bourse note deux fois par semaine les cours des valeurs sur les places de l'étranger intéressant le plus notre commerce et nos exportations, soit actuellement Londres, Hambourg, Amsterdam, Paris et Anvers; on note en outre à intervalles fixes les cours des papiers indigènes, qui d'après les règles existantes, sont admis à figurer sur la liste des cours de la bourse.

En outre le comité fournit au Gouvernement royal norvégien, ainsi qu'à tous autres qui réclament son assistance, tous renseignements ou informations en matière commerciale et maritime.

Kristiania, mars 1900.

TABLE DES MATIÈRES

Page

Préface . . . . III—IV

Oslo jusqu'en 1624 . . . . 1—16

Kristiania de 1624 à 1814 . . . . . . 17—76
Période allant de 1614 jusque vers 1709 17—35
Période allant de 1709 à 1743 . . . 35—47
Période allant de 1743 à 1814 . . . 47—76

Kristiania de 1814 à 1900 . . . . . . 77—176
Période de 1814 à 1850 . . . . . 77—113
Commerce et finances 80
Navigation 98
Industrie 107
Période de 1850 à 1900 . . . . . 113—176
Commerce et finances 118
Navigation 147
Industrie 163

Remarques finales . . . . 177—180



Vue prise à Kristiania

LA VILLE DE KRISTIANIA, SON COMMERCE, SA NAVIGATION ET SON INDUSTRIE

OSLO AVANT 1624.

Du plus loin que nos traditions historiques en aient gardé le souvenir une partie des emplacements occupés actuellement par la ville de Christiania ont appartenu à une agglomération urbaine. Les principaux paysans des districts voisins, ceux du Romerike et un grand nombre de ceux du Hedemarken, qui trouvaient là un prompt accès à la mer, en un port spacieux et bien abrité, quoique couvert de glace plusieurs mois par an, avaient bâti leurs hangars à navires et leurs magasins au fond de l'anse de Bjørviken, la plus septentrionale des découpures du fjord de Kristiania (autrefois »Foldenfjorden»), sur la rive orientale de l'Akerselven et autour de l'embouchure du Loelven. Là se tinrent sans nul doute dès une antiquité reculée des foires annuelles ou marchés, où affluaient en certaines saisons les paysans des districts les plus proches, mais souvent aussi ceux de districts plus éloignés, pour y pratiquer le troc entre eux ou avec les marchands norvégiens ou venant de l'étranger: comme emporium Oslo le cédait pourtant encore à divers autres bourgs marchands, et en tout cas à la ville de Tønsberg, située plus au Sud et plus près de la grande route maritime.

1

Tant en raison de la situation avantageuse d'Oslo pour le commerce et la navigation que pour des motifs politiques, le roi Harald Haardraade eut à coeur de faire prospérer cette ville. C'est à lui que les Sagas attribuent à proprement parler sa fondation, vers 1050: à cet effet il distribua des terrains à bâtir, et donna à sa création une organisation permanente en traçant des rues, et construisant des quais, des entrepôts, etc. La ville augmenta bientôt de prospérité et de population, surtout après qu'en 1062 on y eut fondé un siége épiscopal et qu'elle fut devenue une résidence fréquente de nos rois. Parmi ceux-ci, le fondateur résida lui-même le plus souvent à Oslo.

Le fait que l'histoire économique d'Oslo est en somme peu connue pendant toute la durée du moyen-âge, bien moins que celle de Bergen et de Trondhjem, prouve que cette ville n'a pas eu autant d'importance que les deux autres. Les guerres civiles qui désolèrent la Norvège entre 1130 et 1240 doivent avoir contribué pour une bonne part à la stagnation d'Oslo, car la ville fut souvent le théâtre de luttes entre les différents prétendants à la couronne, et elle fut même brûlée en 1137 par le roi danois Erik Emune, au cours d'une de ces compétitions. Après la fin de ces guerres intestines, la ville commença à se relever et fit des progrès relativement rapides: lors de la fondation en 1397 de l'union de Kalmar, par suite de laquelle la Norvège, la Suède et le Danemark furent réunis pour un temps assez court, Oslo était considérée comme la capitale du royaume.

Mais même avant ce temps, Oslo semble avoir eu

une certaine importance comme port d'exportation pour le surcroît de productions d'un hinterland relativement fort peuplé, surtout pour les produits de l'élève du bétail, soit qu'ils fussent exportés directement par les producteurs, soit qu'ils fussent vendus à des navires marchands de différentes nations, et à ce qu'il semble, principalement à des négociants danois, allemands et anglais, qui venaient jeter l'ancre devant Oslo avec les marchandises servant à leur échanges, et consistant surtout en céréales, en malt et en bière. Les Anglais avec qui, dès 1217, le roi Haakon Haakonssøn avait conclu un traité réciproque basé sur la liberté des échanges, semblent cependant n'avoir encore pris qu'une part relativement faible aux transactions avec Oslo, tandis que dès avant 1200, et sous leur influence, Bergen était, grâce à son poisson sec, devenu une des principales places commerciales de la mer du Nord.

Oslo semble avoir aussi des relations très animées avec les villes situées sur les côtes de la Baltique.

La seconde moitié du XIIIème siècle fut une époque très-favorable au développement de nos ressources. Comme son père, Haakon l'ancien (1217—1263), le roi Magnus Lagabøter (1263—1280) semble avoir fait de grands efforts pour faire prospérer notre commerce et notre navigation; il chercha dans ce but à restreindre le commerce dans les districts ruraux et à concentrer les transactions dans les villes. Jusque là, il n'y avait pas eu de différence au point de vue des droits commerciaux entre les villes et les campagnes. La tendance marquée qu'avait alors déjà la population norvégienne — tendance qu'elle mani-

feste encore aujourd'hui dans certains cantons — à parcourir le pays en qualité de colporteur, au lieu de vaquer aux soins des exploitations agricoles — fut, dans l'intérêt même de l'agriculture, combattue par le roi, qui à ces fins, ordonna que personne ne se livrât au commerce pendant l'été, à moins de posséder une certaine fortune. Ces injonctions, et d'autres faites plus tard dans le même but, furent renouvelées à plusieurs reprises par les successeurs de Magnus; mais il a certainement été difficile d'assurer leur mise à exécution; cependant, elles doivent avoir contribué assez notablement à la fondation d'une classe commerciale fermée à Oslo, tout comme dans les autres villes de Norvège.

Magnus édicta aussi une loi commerciale devant servir dans toutes les villes de Norvège, tandis qu'auparavant chacune d'elles avait eu son code spécial. Les vieilles lois commerciales norvégiennes montrent que le pays possédait déjà depuis longtemps des institutions commerciales développées, et qu'à cet égard il ne le cédait en rien à aucun pays d'Europe.

La formation d'un monde commercial spécial à Oslo fut également favorisée par l'évolution sociale et politique qui caractérisa le XIIème et le XIIIème siècles. A l'origine, c'étaient surtout les grands dignitaires ecclésiastiques et temporels qui, dans les villes et les districts environnants, prenaient la part la plus considérable aux transactions commerciales avec le dehors, et qui allaient même en personne y faire le vente de leurs marchandises. Les rois eux-mêmes prenaient part fréquemment, pour leur propre compte, à ces entreprises d'ordre privé, si même ils

ne s'y mêlaient pas personnellement. Les occupations commerciales jouissaient d'une grande considération chez les vieux Norvégiens, et elles n'étaient pas considérées comme ravalant ceux qui s'y livraient, si grande que fût leur naissance. Pour les dignitaires ecclésiastiques, il était souvent nécessaire de réaliser en argent le produit des dîmes, ou de les échanger contre d'autres marchandises. Mais à mesure que les grands dignitaires du pays se placèrent de plus en plus sous la dépendance des rois, en raison de l'accroissement du pouvoir royal, ils se trouvèrent bientôt trop haut placés pour prendre personnellement part à des transactions commerciales, et l'heure vint où il y eut place pour une bourgeoisie marchande, comprenant à la fois des négociants indépendants ou navigateurs, et des commissionnaires ou fondés de pouvoir représentant les membres de l'aristocratie résidant dans le pays. Evèques et moines continuèrent encore pendant un temps à prendre part au commerce d'exportation: les moines y prenaient souvent même une part personnelle.

Dans la classe commerciale qui se forma ainsi à Oslo dès avant 1300, il y avait bon nombre d'étrangers, principalement des Allemands et des Danois.

Les évènements survenus aux époques suivantes arrêtèrent pourtant bientôt cet essor. Une puissante ligue allemande, celle des Hanséates, représentée surtout par Lübeck et Rostock, avait peu à peu, par la part qu'elle prenait au commerce avec la Norvège, acquis une position dominante au point de vue de l'écoulement de nos produits. Lorsque, pendant la seconde moitié du XIIIème siècle, le hareng eut fait son appari-

tion en masse dans le Bohuslen, province qui appartenait alors à la Norvège, mais qui fait maintenant partie de la Suède, les Allemands surent bien vite se faire octroyer des priviléges en vue de prendre part à cette pêche; cela rendit plus intimes leurs rapports avec Oslo. En 1280, le duc Haakon Magnussøn leur accorda par traité le droit de trafiquer par mer avec Oslo, et un certain nombre de dégrèvements douaniers. Cependant ils avaient uniquement le droit de faire le commerce *de gros* avec les bourgeois de la ville, et leurs priviléges ne pouvaient être exercés en hiver. Ces libertés servirent pourtant de fondement à l'omnipotence de la Hanse à Oslo, omnipotence que les rois dano-norvégiens ne purent pas ou ne voulurent même pas toujours tenir en échec aux époques suivantes. Haakon Magnussøn lui-même éprouva déjà les effets de leur pouvoir, et devenu roi (1299—1319) il chercha à restreindre la puissance des étrangers dans le pays. Il leur défendit de commercer directement avec les populations des districts, et en 1316 il institua des règles détaillées au sujet des droits que leur revenaient à Oslo. La même année, il édicta le premier tarif douanier que nous connaissions dans le pays, avec des droits élevés sur les marchandises achetées dans le pays pour en être exportées. En 1308, il conclut aussi un traité de commerce avec la Flandre, principalement dans le but de faciliter la concurrence avec les Allemands, mais l'influence de ces derniers était devenue trop forte pour que les rois pussent la combattre avec succès, et ils savaient tirer habilement parti de toutes les chances résultant pour eux de l'affaiblissement politique et matériel de la

Norvège au XIVème siècle, pour conserver et faire élargir encore le terrain gagné par eux.

Il est vrai que le pouvoir des marchands de Rostock à Oslo n'atteignit, ni alors ni plus tard, les mêmes proportions que celui exercé à Bergen par les gens de Lübeck; mais leur influence n'en était pas moins écrasante pour le commerce indigène d'Oslo, relativement pauvre et d'une faible importance numérique. Des guerres et d'autres grandes calamités, telles que la peste noire qui enleva en 1349—50 un tiers de la population du royaume, affaiblirent dans la période subséquente la force de résistance de notre patrie. Le commerce actif des villes se réduisit á des proportions insignifiantes, le royaume entier tomba en décadence, et son indépendance politique disparut en 1380, année où fut établie l'union personnelle avec le Danemark, qui dura jusqu'en 1814.

Parmi les souverains qui prouvèrent qu'ils avaient à coeur le développement mercantile et économique des villes, il convient de citer Haakon Magnussøn le jeune (1355—1380), qui ressembla beaucoup à cet égard à Magnus Lagabøter, ainsi que l'énergique Marguerite († 1412).

Sous le roi Christophe de Bavière, le pouvoir des Rostockois à Oslo atteignit son point culminant: en 1447, ils obtinrent de ce roi faible, quoique bien intentionné, de nouveaux priviléges fort élargis. A partir de cette époque, ils purent résider dans les villes toute l'année sans perdre leurs droits, tandis qu'autrefois ils les perdaient en «hivernant».

De plus, on leur accorda le droit d'avoir leurs ménages à eux, et les bourgeois de la ville furent

sommés de leur louer des maisons. Il leur fut permis de trafiquer avec d'autres étrangers, «de vendre et d'acheter entre forains» et ils purent aussi commercer, tant en gros qu'en détail, directement avec les paysans. C'étaient là des droits refusés d'ordinaire aux étrangers, mais que les Rostockois avaient usurpés depuis longtemps déjà. Par contre, ils étaient francs d'impôts. Il va sans dire que ces priviléges devaient affaiblir encore l'aptitude du commerce indigène à la concurrence.

Pendant cette période de décadence nationale, Oslo rétrograda tellement qu'au début du XVIème siècle, au dire d'un de nos historiens, il méritait à peine le nom de ville. Sa population était alors loin d'atteindre 1000 habitants. On voit combien la situation était alors misérable par les plaintes qu'elle suggérait au bourgmestre, aux échevins et à la commune:

«Avant que les marchands allemands ne vinssent ici pour vendre et acheter en détail (par once et quart d'once) contre la loi du pays et d'un bout à l'autre de l'année, avec forains et paysans, il y avait à Oslo 5 ou 600 bourgeois riches et en bonne condition, à grand bénéfice, soulagement et appui pour le royaume; on n'y trouve plus maintenant que 60 à 80 bourgeois sans feu ni lieu» — et la faute en était aux priviléges des Allemands.

A Tønsberg, les Rostockois exerçaient une tyrannie bien pire encore, et vers 1500, cette ville était encore en bien plus mauvais point que Christiania.

Comme marchandises exportées de la Norvège méridionale par les Hanséates, on signale au commencement du XVIème siècle les peaux et cuirs, les

fourrures, le beurre, le suif, l'huile de poisson, le lard de phoque, le goudron, le maquereau et le saumon, tandis qu'ils importaient de la farine, du malt, de la bière, des draps, des métaux (or, argent, cuivre, étain), du vin, du sel, des épices, etc. Une partie de ces articles figurent dans une plainte formulée en 1514 par les marchands de la Hanse, au sujet d'un relèvement des droits d'entrée à Oslo. Par contre, on ne parle pas des bois. A cette époque, il ne semble pas en effet que les exportations par Oslo aient été bien considérables; mais les renseignements font défaut à ce sujet, tandis qu'on sait que les districts voisins exportaient une certaine quantité de bois. Les Allemands paraissent s'être peu intéressés aux bois de Norvège, et les Hollandais, qui ne commencèrent qu'au milieu du même siècle à en exporter sur une grande échelle, s'adressèrent surtout aux villes du sud. Tout le commerce qui se faisait alors dans les villes marchandes était encore du commerce de détail, sauf celui du poisson sec dans la ville de Bergen.

Pour ce commerce d'exportation et au contraire de ce qui avait lieu depuis longtemps déjà pour la vente au détail, l'acquisition du droit de bourgeoisie ne devint obligatoire qu'assez tard dans le XVIIème siècle, et n'importe quel habitant de la ville avait alors le droit d'exporter les marchandises fabriquées ou achetées par lui. C'est ce qui fait que le privilége octroyé aux Rostockois dans la seconde moitié du XVème siècle, pour trafiquer directement avec les populations rurales devait nécessairement rendre cette concurrence intérieure doublement oppressive.

Enfin des jours plus riants brillèrent pour Oslo au début du XVIème siècle. Le roi Kristian II, qui s'intéressait beaucoup à la Norvège, où il avait longtemps séjourné comme héritier présomptif et vice-roi, n'était pas bien disposé envers les marchands allemands, et témoignait d'autant plus de bienveillance aux Hollandais, leurs plus dangereux concurrents. Dans les priviléges octroyés par lui en 1508 à la ville d'Oslo, il abrogea toutes les dispositions de faveur dont les Allemands avaient jusqu'alors bénéficié dans cette ville, et assigna aux bourgeois un *territoire exclusif* pour leur commerce avec les districts voisins, privilége qui, à ce qu'on croit, lui avait déjà été donné dès le commencement du XIVème siècle. Ce «hinterland» appartint nominalement à Oslo jusqu'en 1688; mais le bénéfice que la bourgeoisie d'Oslo en retira fut sensiblement écorné par le droit accordé aux Hollandais par un traité de 1443 de charger des bois sur toute l'étendue de la côte norvégienne. Plus tard, les autres nations importatrices de bois s'attribuèrent le même droit, si bien que, pratiquement parlant, le commerce des bois devint tout-à-fait libre.

Cependant le pouvoir des Hanséates avait été brisé par la conduite énergique de Kristian II, et la pêche du hareng ayant, au commencement de la période suivante, diminué considérablement sur la côte de Suède, ils se retirèrent de plus en plus d'Oslo, quoiqu'en 1524 Frédéric I leur eût en tout cas promis de leur rendre leurs anciens priviléges, mais en même temps, ils continuèrent longtemps

encore une lutte acharnée pour garder leurs factoreries de Bergen, bien autrement importantes pour eux. C'est en 1531 qu'on entend pour la dernière fois parler à Oslo d'Allemands hivernants.

Les Allemands ayant ainsi disparu de la scène, le temps de la libre concurrence commença, l'activité nationale alla en croissant, et de nouvelles branches de commerce s'ouvrirent pour les bourgeois de la ville; Oslo augmenta alors rapidement et comme population et comme ressources. Cependant ses progrès furent retardés assez sensiblement par l'introduction de la Réforme, qui lui enleva la grande part d'influence dont il était redevable à ses institutions ecclésiastiques et au clergé qui les desservait. En 1528, autant qu'on en peut juger par les rôles des douanes, le port n'était encore fréquenté que par 10 petits navires, en dehors de ceux appartenant à la ville en propre; mais le commerce d'Oslo semble dès le milieu du siècle avoir déjà progressé assez considérablement. En 1546, on voit qu'à l'occasion d'un impôt extraordinaire, cette ville fut taxée à 1200 écus, tandis que Bergen était taxé bien moins qu'on ne l'aurait cru, à 1500 écus, et Tønsberg à 400. Lorsque l'on compare ces chiffres, il importe toutefois de rappeler qu'à Bergen, où la suprématie de la Hanse était encore intacte, les Hanséates étaient encore exemptés de tout impôt.

Au cours de la dernière moitié du siècle, le commerce des bois prit un essor sérieux dans les ports marchands de Norvège et à Oslo spécialement, il joue un rôle de plus en plus prépondérant. Pour

l année allant du I[er] Mai 1560 au 30 avril 1561 *), on n'exportait encore que 1025 douzaines de bois sciés (madriers et planches); de 1609 à 1610, cette exportation annuelle était de 7453 douzaines, et atteignit 8196 douzaines en 1611—12: et ces chiffres ne concernent pourtant que les exportations par navires étrangers, les navires appartenant à la ville n'y étant pas compris, comme ne payant pas de droits.

Malgré la grande extension prise par ce commerce il conservait encore, au 1[er] tiers du XVII[ème] siècle, le caractère d'un commerce de détail. Tout le monde pouvait prendre part au commerce d'exportation, depuis le bourgmestre et les échevins, qui étaient souvent les premiers et les plus riches commerçants de la ville, jusqu'aux plus pauvres artisans. Mais les riches bourgeois avaient souvent des navires à eux pour y exporter leurs bois, et cela leur donnait un avantage dans la concurrence avec la foule des petits trafiquants, qui avaient leurs planches empilées dans les rues avoisinant le port, et les offraient de là aux négociants indigènes ou étrangers. Tout semble indiquer, qu'à cette époque l'exportation des bois ne tarda pas à devenir la principale ressource de la ville. Les navires appartenant aux bourgeois transportaient ainsi des bois en grume en Hollande, où on les employait soit pour la construction des maisons, soit pour celle de digues, soit à la fabrication de madriers et de planches avec des scies actionnées par le vent. En revanche les négociants

*) l'année «budgétaire» commençait alors au I[er] mai (jour des S. S. Philippe et Jacques).

d'Oslo prenaient encore peu de part à l'industrie des scieries qui s'étaient installées dans les districts ruraux dès le commencement du XVIème siècle, et y avaient pris beaucoup d'essor; il y avait alors fort peu de bourgeois qui se livrassent à l achat des forêts pour s'assurer le bénéfice du sciage. Les plus grands propriétaires de scieries dans les districts ruraux exportaient leurs bois eux-mêmes et les plus petits charriaient le plus souvent leurs produits jusqu'à Oslo, pour les y mettre en vente. Cependant on vit peu à peu s'élever le long de la rivière d'Aker un certain nombre de scieries et de moulins, dont plusieurs appartenaient au roi, qui les exploitait pour son compte ou les donnait à bail. Les scies royales jouissaient de nombreux privilèges, et exerçaient une influence fort déprimante sur l'industrie privée. La rivière d'Aker, qui sur une longueur d'environ 6 kilom., depuis le lac de Maridal jusqu'à l'anse de Bjørviken, fournissait, grâce à ses nombreuses chûtes, la force motrice à ces divers établissements, a été et est encore d'une importance hors ligne pour le développement industriel de Kristiania. Dès avant 1600, on trouve qu'il s'était formé vers le haut de son cours une espèce de colonie ouvrière sans régularité, le faubourg de «Sagene» (les Scieries) maintenant annexé à la ville.

Mais même en faisant abstraction du commerce des bois, le commerce de la ville doit avoir progressé notablement pendant cette période. Les transactions prirent, dans le monde entier un vif essor dans la seconde moitié du XVIème siècle et le commerce des villes de Norvège s'en ressentit notablement,

la demande de bois et de quelques autres articles allant sans cesse en croissant, il en résulta en même temps un grand développement des autres commerces et de la navigation. Il semble qu'Oslo se soit alors livré avec un vif intérêt à des transactions avec les districts suédois les plus voisins qui lui fournissaient tout spécialement du fer en échange de hareng et du sel. Il y avait en outre pendant l'hiver des échanges animés avec les districts ruraux voisins, tandis que la population du fjord préférait faire le commerce en été et par voie de mer.

Pendant l'année 1560—1561, le nombre des navires étrangers qui quittèrent le port d'Oslo fut de 20, avec un tonnage total de 631 lasts de commerce (*commercelast**), dont $^1/_6$ environ en bois. En 1609—10, les rôles des douanes comprennent 128 chargements sortis du port, avec un total de 5798 lasts dont moitié environ par navires appartenant à la bourgeoisie de la ville (52 chargements, d'un tonnage de 2830 lasts). A cette époque les bourgeois d'Oslo possédaient, outre leurs petits caboteurs, 14 grands navires d'un tonnage d'environ 700 lasts, faisant le commerce avec la Hollande, l'Angleterre et l'Espagne, et plusieurs de ces navires faisaient chaque année 3—4 et jusqu'à 6 voyages en Hollande.

Pendant que le commerce de la ville faisait des progrès, la composition de sa classe commerçante était aussi l'objet de modifications. Au XVIème

---

*) Un last de commerce = 2.1 tonneaux de registre.

siècle seulement, Oslo commença à avoir une bourgeoisie au sens moderne. Le commerce des boutiquiers, jusqu'alors si peu considéré, acquit une importance de plus en plus grande, comme ouvrant les voies au grand commerce d'exportation, surtout à celui des bois, et les négociants qui s'étaient fait une place dans le grand commerce conservaient d'habitude leur droit de bourgeoisie et continuaient leur commerce de détail, ce qui contribuait à effacer un peu le contraste entre les petits débitants et les gros exportateurs, et donna plus de consistance à la caste commerciale. Celle-ci fit en même temps des progrès au point de vue intellectuel, et à partir du commencement du XVIIème siècle, on vit assez fréquemment les négociants les plus riches de la ville chercher à donner à leurs fils une éducation académique soignée. Ces progrès rapides faits par Oslo du milieu du XVIème siècle à l'année 1624, époque où Kristiania sortit des cendres du vieil Oslo, avaient eu lieu malgré les perturbations politiques et les calamités attirées sur la ville par le voisinage de la citadelle d'Akershus, fondée au commencement du XIVème siècle par le roi Haakon Magnussøn (l'ancien). Akershus avait été édifié à la pointe sud-ouest du promontoire rocheux qui partage l'extrémité nord du fjord de Kristiania en deux baies, celle de Bjørviken à l'est, et celle de Piperviken vers l'ouest, à un ou deux kilomètres d'Oslo: cela permettait à l'ennemi, en cas de siége, d'y trouver un abri sans que la forteresse pût l'en déloger. Dès 1523, les Suédois avaient incendié la ville; en 1567, les bourgeois durent la sacrifier pour empêcher les mêmes ennemis de s'y

installer. Craignant de voir ces faits se renouveler, le roi ordonna aux bourgeois de transporter leurs pénates sur un point plus rapproché de la citadelle et protégé par elle, au lieu dit Akershagen. Mais les bourgeois, ruinés par l'incendie et le pillage, obtinrent pour cette fois la révocation de l'édit. En 1611, nous apprenons que la ville brûla de nouveau, et un dernier incendie l'ayant complètement réduite en cendres en 1624, son sort fut scellé, et le transport devint inévitable.

KRISTIANIA de 1624 à 1814.

Il y va y avoir avantage, pour la clarté, à diviser l'histoire de la ville en périodes relativement courtes, correspondant à des phases de son développement, même au risque de s'exposer à quelques redites.

Une limite naturelle est formée par l'année 1814, où la Norvège regagna sa pleine indépendance, et où Kristiania se trouva mis en possession de toutes les conditions extérieures requises en vue du libre développement économique, qui devait nécessairement être la conséquence de sa transformation de ville provinciale danoise en capitale d un royaume libre et susceptible de tous les développements.

Le temps écoulé avant 1814 se partage naturellement en trois:

a) époque de progrès depuis 1624 jusque vers 1709, alors que commença la grande guerre du Nord,
b) période de recul et de stagnation jusque vers 1743, et enfin
c) progrès économiques rapides pendant la seconde moitié et surtout pendant le dernier quart du XVIIIème siècle, ainsi que pendant les premières années du XIXème.

Période 1624—1709.

L'incendie d'Oslo eut lieu pendant la nuit du 17 août 1624, et dès le milieu du mois suivant on trouve le roi Kristian IV, si dévoué aux intérêts de la Norvège, prenant une part personnelle au levé et au mesurage du territoire d'Akershagen, situé, comme nous l'avons déjà dit, sous la protection des canons de la citadelle d'Akershus.

Il y traça des rues, et somma les bourgeois d'Oslo d'être avant les Pâques prochaines installés à Kristiania. Des exceptions ne furent faites que pour le clergé, les écoles, les hôpitaux et les gens sans métier; mais peu de temps après, le chapitre de la cathédrale et l'école furent aussi transportés dans la ville nouvelle. Le roi s'empara des emplacements ravagés par l'incendie, mais octroya aux bourgeois qui en avaient été les victimes et à tous autres qui déclarèrent vouloir bâtir, des terrains gratuits à leur choix: toutefois ceux qui firent choix des meilleurs emplacements furent astreints à construire aussi une maison dans les faubourgs pour la louer à la population pauvre. En outre, les bourgeois de la nouvelle ville bénéficièrent pour quelque temps d'une exemption d'impôts, sans compter qu'en 1629 le roi fit don à la ville de vastes terrains pour servir à ses besoins. Toutefois ces terrains ne tardèrent pas à être usurpés à titre personnel par les fonctionnaires royaux et les plus riches bourgeois. Actuellement, la plupart de ces terrains sont enclavés dans la ville comme propriétés bâties.

Le nom de Kristiania apparait pour la première fois dans un rescrit du 4 octobre 1624, adressé par

le roi, avant son départ, au gouverneur de la Norvège.

La vieille ville ne disparut d'ailleurs jamais entièrement, elle continua avec son ancien faubourg, nommé Grønland, à former un des faubourgs de Kristiania, jusqu'au jour où, en 1859, à la suite de l'extension incessante de la capitale, elle lui fut annexée.

Diverses prescriptions furent édictées afin d'assurer à la ville une belle ordonnance, un plan régulier et la sécurité désirable, et l'on établit un marché, où la foire annuelle de la ville se tint jusque fort avant dans le XVIIIème siècle. Un peu plus tard la ville reçut un mur d'enceinte, mais celui-ci fut rasé en grande partie dès 1686, après que la capitale eut été ravagée par un violent incendie. Ainsi fut rendue possible l'amalgamation de la ville avec ses faubourgs.

On ignore quelle était la population d'Oslo, lors de la transplantation. En 1630, Kristiania fut en proie à une épidémie de peste qui doit avoir enlevé plus de 1000 habitants, 3000 suivant une des sources que nous possédons, 1300 seulement suivant une autre. Comme on ne voit pas que cette calamité ait motivé de plaintes sérieuses ni entravé essentiellement l'essor pris par la ville, on doit en conclure que sa population a dû être assez nombreuse. En 1654, 1000 habitants furent encore victimes de la peste. En se basant sur le nombre des naissances, un de nos historiens (le professeur *E. Sars*) a calculé que la population de Kristiania en 1650 s'élevait à 3000 ou 3500 âmes; mais suivant toute probabilité elle était

plus considérable, attendu qu'il se faisait simultanément une forte immigration de norvégiens et d'étrangers (surtout danois et allemands). Le même auteur estime que la population totale des villes de la Norvège était de 25 000 âmes; Bergen avait à ce qu'on suppose, le double de la population de Kristiania, tandis que Trondhjem avait de 2500 à 3000 habitants, Stavanger et Skien environ 2000, Fredrikstad 800 et Tønsberg 700.

Sous l'égide du roi, Kristiania semble, malgré des pertes considérables résultant de l'incendie d'Oslo et de la transplantation, être arrivé bientôt à la richesse et avoir acquis une certaine importance commerciale.

Les deux pestes et une guerre avec la Suède de 1643 à 1645, semblent cependant avoir fait sérieusement obstacle à son développement. Nous trouvons qu'en 1661, il y avait dans l'enceinte de la ville 325 propriétés bâties et 6 terrains à bâtir, taxés à 132 285 rigsdalers*) et que les deux principaux faubourgs, Vaterland et Piperviken, qui avaient d'ailleurs été à peu près entièrement réduits en cendres en 1658 dans un but de défense, comptaient ensemble 232 maisons valant en tout 1619 rigsdalers. On voit que ces faubourgs étaient bien pauvres.

Lors du transport sur le nouveau territoire, les habitants emportèrent avec eux les vieux privilèges de la ville d'Oslo, tandis que ceux qui restèrent dans

*) Pour 1680, la valeur métallique d'un rigsdaler peut être comptée égale à 4 kr., de 1680 à 1705 à 3.50—3.75, plus tard à 3.00—3.25 et même moins. Mais comme on le sait, l'argent avait à cette époque un bien plus grand pouvoir représentatif qu'il n'en a maintenant, et la valeur actuelle d'un rigsdaler doit alors avoir représenté plus de 10 kr. de notre monnaie.

la vieille ville perdaient leurs droits de bourgeoisie. Ils n'avaient plus le droit de s'y livrer à aucun commerce ni à aucune industrie, et pour empêcher tout trafic illégal, le roi ordonna même à plusieurs reprises la destruction des vieilles estacades. Les faubourgs situés sur le territoire de la ville, mais en dehors de l'enceinte, ne furent pas non-plus compris dans les priviléges de la ville; il ne leur fut donc pas permis de se livrer à l'industrie ni aux métiers réservés aux villes. En 1784 seulement, quelques-uns des faubourgs acquirent le droit de faire le grand commerce.

Afin de hâter l'expansion de la nouvelle ville, et l'assurer contre des concurrences gênantes, Kristian IV lui octroya le 29 juillet 1632 de nouveaux priviléges, en vertu desquels les villes voisines de Bragernes (qui fait maintenant partie de Drammen), Moss et Soon, furent sommées de se transporter à Kristiania dans les trois mois. C'était là une mesure de rigueur qui fut toutefois rapportée en 1636, en raison des difficultés auxquelles sa mise à exécution ne pouvait manquer de donner lieu. Les commerçants domiciliés dans ces villes durent cependant se soumettre à diverses restrictions dans la liberté de leurs transactions, au bénéfice de Kristiania, dont on les considérait comme bourgeois; Moss fut néanmoins assez vîte exempté de cette sujétion, dès 1671 il était subordonné à Fredrikstad. En revanche la ville de Bragernes continua jusqu'en 1800 à avoir le même magistrat que Kristiania.

Comme nous l'avons déjà dit, on avait dès une époque très-reculée et comme pour les autres grands centres commerciaux de la Norvège, assigné à Oslo

un district commercial (hinterland) déterminé, dont les habitants étaient astreints à ne faire de commerce qu'avec les bourgeois de la ville. Lorsque Kristiania se vit transporter les priviléges d'Oslo, il hérita aussi de son district nourricier, qui comprenait toute la province d'Akershus (les diocèses actuels de Kristiania et de Hamar), ainsi que toute la côte depuis la citadelle de Baahus jusqu'à la rivière d'Aaensire, sauf pourtant que les quelques petites villes situées sur cette côte eurent chacune droit a quelques milles de la côte. Les bourgeois d'Oslo et plus tard ceux de Kristiania ne manquèrent pas de tirer parti de ce privilége, quoique son exercice donnât lieu à des conflits avec les villes concurrentes, où les marchands se refusaient à reconnaitre les droits de la capitale. Parmi ces villes, il faut surtout nommer Kristiansand et Fredrikstad.

Les progrès incessants du commerce des bois dans les temps qui précédèrent l'incendie d'Oslo avaient donné au commerce de cette ville une base solide. Ici pourtant, comme partout ailleurs, les bourgeois les plus énergiques, les plus entreprenants et les plus riches ne tardèrent pas à monopoliser la part la plus lucrative du commerce d'exportation, en acquérant ainsi des richesses considérables, tandis que les autres faisaient leurs affaires dans des conditions d'infériorité plus ou moins grande. Pendant que le commerce des bois devenait la principale source de revenus pour la ville, cette infériorité se prononçait de plus en plus, et il ne tarda pas à se former un patriciat composé des grands propriétaires et des gros marchands, qui monopolisa non-seulement le commerce

des bois, mais aussi l'exportation des autres marchandises les plus importantes. Parmi celles-ci, il convient de citer le goudron, les peaux, les fourrures, le beurre, le suif, le fer, le cumin et les plumes. Ce qui contribua encore davantage à entraver la concurrence des petits bourgeois, ce fut le fait que les fonctionnaires publics des villes et de leurs environs prirent aussi part au commerce pour améliorer leur situation financière souvent bien précaire: et à une époque aussi bureaucratique, cette circonstance était de nature à augmenter le pouvoir de la classe des commerçants riches et la considération dont elle était l'objet de la part du reste de la population. Pour ce qui est des bois, les bourgeois de la ville avaient aussi à lutter avec la concurrence des paysans qui vendaient directement leur marchandise au négociant venu de l'étranger et principalement de Hollande. Dans les nouveaux priviléges octroyés à Kristiania en 1632, il fut à la vérité stipulé que tous les bois abattus en-deça d'Asker et dans tout le Bundefjord, c. a. d. dans la banlieue du sud, seraient transportés et vendus à Kristiania, et que, dans le cas seulement où les bourgeois ne voudraient pas les acheter, ces bois pourraient être empilés sur les vieux carreaux d'Oslo et vendus à des étrangers. Mais l'ordonnance ne fut pas respectée par les propriétaires des forêts avoisinant Kristiania et son efficacité diminua encore en raison du vieux privilége accordé aux Hollandais et leur permettant d'acheter des bois partout sur la côte, ainsi que des priviléges d'exception accordés à quelques grands exportateurs, et enfin par

le fait que dans les autres parties de la contree, le commerce des bois était libre pour tous.

En effet, les prix des produits forestiers ne pouvaient être maintenus à un niveau suffisamment haut, tant qu'il y avait des bois à vendre dans chaque anse de notre côte si démesurément longue, et ils restèrent excessivement bas jusqu'au jour ou, en 1662, on octroya partout aux bourgeois des villes marchandes le monopole du commerce des bois.

Pour 1628, on a des relevés sur le tonnage des bois exportés de Kristiania sur navires étrangers. Il fut cette année-là de 10530 douzaines de planches, outre un certain nombre de poutres, du bois à brûler etc. En 1629 on expédiait par mer 15000 douzaines de planches, 694 brasses de bois, 172 douzaines de poutres, sans compter une certaine quantité d'autres bois, principalement pour la Hollande et l'Angleterre. L'exportation par navires appartenant à la ville était insignifiante. Les recettes des douanes étaient, de 1644 à 1647, en moyenne de 8075 rigsdalers, en 1655—60 de 11513, en 1663 de 20235 et en 1667—69 de 30100 rigsdalers.

Pendant les premiers temps, les exportations de bois par le port de Kristiania furent certainement en arrière de celles de Bragernes, Fredrikstad et Moss. Ces trois villes faisaient déjà un important commerce de bois dès avant la fondation de Kristiania, et malgré les entraves apportées au libre développement de son commerce en faveur de celui de Kristiania, Bragernes continua pendant longtemps à exporter plus de bois què Kristiania même. Malgré cela, cette ville se vit

en 1662 refuser le rang de ville marchande, en raison de la concurrence qu'elle faisait à la capitale.

Les nouveaux privilèges octroyés à Kristiania en 1662, en même temps qu'aux autres villes, imprimèrent un vif essor au commerce des bois, qu'on peut dès ce moment considérer comme le fondement même des affaires de la ville. Tout le commerce des bois fut désormais réservé aux bourgeois des villes; la vieille interdiction de 1514, défendant aux pasteurs, aux baillis et aux juges de faire le commerce, fut remise en vigueur, et il semble qu'elle ait été dès lors généralement observée.

Le grand incendie de Londres en 1666 fut cause que, malgré la guerre qui avait alors lieu entre l'Angleterre et le Danemark-Norvège, il y eut un fort accroissement des exportations vers l'Angleterre et une hausse du prix des bois. On a dit en conséquence »que l'incendie de Londres eut pour résultat de chauffer les Norvégiens«. On se créa alors des relations étendues en Angleterre, et l'on commença à ressentir fortement au point de vue économique et social l'influence de ce pays, influence qui dura jusqu'au début de XIXème siècle. Beaucoup de Norvégiens s'établirent en Angleterre et un certain nombre d'Anglais vinrent en Norvège fonder des maisons, dont quelques-unes furent pendant de longues années comptées parmi les plus fortes et les plus considérées de la ville. Parmi elles figure en première ligne la maison de bois fondée par *James Collett*, immigré en Norvège en 1683. Les autres nations du septentrion sont également représentées dans le grand monde commercial de Kristiania au XVIIème siècle.

C'est ainsi qu'immigra à cette époque la famille *Anker*, si connue depuis dans l'histoire de la ville et qu'on croit d'origine suédoise; il s'y établit aussi bon nombre de négociants danois — parmi eux plus d'un venant du Schleswig — ainsi que d'autres trafiquants allemands et hollandais. Cependant, pour la majeure partie, le grand commerce resta dans des mains, norvégiennes; il arriva même que le plupart des étrangers établis ici ne tardèrent pas à acquérir par des mariages la nationalité norvégienne.

On sait d'ailleurs que, pendant la seconde moitié du XVIIème siècle, le commerce mondial prit un essor considérable, qui se traduisit pour les villes norvégiennes par un accroissement considérable de la demande, en ce qui concernait les bois. Pour l'année 1664, p. ex., l'exportation totale des bois de Norvège est évaluée à 240 000 lasts de commerce, c. a. d. au double de ce qu'elle fut plus tard pendant les années si favorables de 1776 à 1783; mais au XVIIème siècle, les prix des bois étaient trop bas pour que le pays pût alors tirer de ses exportations un bénéfice comparable à celui qu'il fit pendant la susdite période de 8 ans.

Une commission nommée vers 1685 rapporte qu'il y avait alors dans le sud de la Norvège 1200 scieries, produisant chaque année 6 390 000 planches. Pour faire hausser les prix, cette commission proposa de réduire le nombre des scies à 664, avec réduction de la production à 3 360 000 planches; cette réduction eut pour effet de faire hausser la valeur des produits et à concentrer l'industrie des bois dans un plus petit nombre de mains, plus puissantes qu'autrefois.

Pour les années 1668 à 1670 *Kraft* indique pour les exportations de Kristiania un chiffre moyen d'un million de planches par an, et pour 1680—84, d'environ 1 500 000. En 1697—1699, on n'exportait plus que 836 000 planches par an. L'achat des bois dans le district du Glommen avait lieu vers 1662 et encore longtemps après, à une foire se tenant à la St. Jean aux barrages de Bingen, paroisse de Sørum: à cette foire les gros marchands de Kristiania assistaient soit personnellement, soit par leurs délégués. Mais un certain nombre de contrats se signaient aussi lors de la foire d'hiver tenue tous les ans à Kristiania.

Comme autres articles exportés par Kristiania en 1697—99, signalons encore 1250 douzaines des poutrelles, environ 2 000 hectol. de goudron, 235 tonneaux de fer, 1 100 rames de papier, 17 000 kilogr. de cumin, le tout par an, et outre cela, des peaux, de la chaux etc.

Une circonstance qui dut être importante pour le commerce de la ville, c'est l'institution depuis 1646 d'un service postal régulier entre le Danemark et l'Etranger d'une part, et les villes de Norvège de l'autre. A l'origine, le service postal était affaire privée. Toutefois cette poste était fort lente; en été elle mettait de 7 à 8 jours, en hiver de 10 à 11 jours entre Copenhague et Kristiania. Pour cette ville ou pour Trondhjem, Bergen et Stavanger, le port était de 10 skilling (33 øre), pour Bragernes et Moss de 2 skilling (7 øre).

Pour ce qui est du commerce de détail, il était pendant toute cette époque très en retard; pour les installations et les assortiments il était bien inférieur

à ce qu'on trouve actuellement dans les magasins les moins bien assortis de nos petites villes. Cependant, le nombre des petits commerçants ne laissait pas d'être assez considérable; les rôles douaniers d'Oslo pour 1621—22 montrent qu'il atteignait le chiffre de 42. Il faut encore y ajouter les revendeurs, qui formaient une classe à part. Après le grand incendie qui ravagea la ville en 1686, et en détruisit un tiers, il fut question de partager les marchands en 8 classes, suivant la nature de leur commerce; mais ce projet ne fut pas mis à exécution, probablement en raison du commerce encore trop peu développé. La proposition faite à ce sujet, et où sont énumérés les articles qui font l'objet de la vente au détail, montre que l'assortiment des magasins était considérable, mais qu'il ne comprenait pas encore plusieurs des denrées qui devinrent peu de temps après les principaux articles d'importation de la ville, comme le café, le sucre, le thé etc.

Les recettes totales de la douane de Kristiania, qui, comme nous l'avons dit, atteignaient en 1667—69 une moyenne annuelle de 30 100 rigsdalers, s'élevaient en 1681 a 27 500 rdl. En 1687, c. a. d., l'année qui suivit le grand incendie, elles se chiffrent par 22 900 rdl. et paraissent s'être ensuite lentement accrues: en 1697—1699 on les évalue à moins de 25 000 rdl. par an.

En somme, vers 1700, la situation économique était bonne dans la ville, et une petite campagne qui, cette année même, eut lieu contre la Suède, resta sans importance pour Kristiania. Pendant la guerre de la Succession d'Espagne, qui suivit, la ville eut le bénéfice d'un commerce lucratif, qui dura jusqu'à l'heure

où, en 1709, la guerre avec la Suède éclata d'une façon sérieuse. L'année d'avant, Kristiania avait d'ailleurs été la victime d'un violent incendie qui réduisit en cendres 4 quartiers, et 80 magasins maritimes ou autres, contenant des marchandises pour des sommes considérables.

Navigation. Aux lieu et place des vieilles estacades d'Oslo on dut lors de la transplantation, créer un nouveau port, pour lequel la caisse royale accorda 1 000 rdl. On se heurta toutefois à de grandes difficultés, principalement par suite du manque de profondeur, et pour commencer, on dut se contenter de deux longs wharfs, à l'extrémité desquels les magasins de mer ne tardèrent pas à s'élever. Plus tard cependant, les fonds furent comblés le long de ces wharfs (dont l'un commençait à l'École Militaire actuelle et l'autre à l'hôtel Victoria), et des maisons s'élevèrent en aval de la rue actuelle de la Reine, où se formèrent 6 quartiers. Par suite les propriétés bâties prirent si bien contact avec les magasins maritimes, que ceux-ci furent aussi dévorés par le grand incendie de 1708.

Lorsqu'on les reconstruisit, on les reporta plus avant vers la mer, et on réserva une zône non-bâtie entre les quartiers de la ville et les magasins de mer. On chercha aussi à embrancher sur l'avant port, par excavation, un port artificiel (»Revier«), mais ce travail ne fut jamais achevé.

Kristiania resta cependant sans grande importance comme ville de navigation, attendu que ses bourgeois ne possédaient que peu de navires et ne prenaient

pas une part bien active aux transactions par mer. Ceci était dû, au moins en partie, au fait que le fjord restait gelé plusieurs mois par an, généralement du commencement de décembre à la fin d'avril. C'étaient surtout des étrangers qui se chargeaient de la navigation, venaient chercher les marchandises — consistant comme nous l'avons vu, surtout en bois — avec leurs propres navires et les importaient chez eux. A ce qu'il semble, il n'y avait guère que des navires hollandais qui se livrassent alors d'une façon notable aux trantports entre Kristiania et l'Etranger, pour le compte d'autri.

Ainsi en 1628, il arrivait dans notre port 98 navires étrangers d'un tonnage total de 4 585 lasts, et en 1629 77 avec un tonnage de 3 066 lasts de commerce. La moitié environ étaient hollandais ou frisons (32 de la Frise occidentale et 3 de la Frise orientale), 11 d'Angleterre et d'Ecosse, 4 de Rostock, 3 de Brême, 2 de Hambourg et 2 de France, tandis qu'il n'y en avait que 2 de Norvège, dont un de Kristiania. Toutefois on ne nous dit pas par qui se faisaient les importations, qui étaient pourtant assez importantes. Pour les navires chargés de céréales, c'étaient certainement des navires danois qui, étant considérés comme nationaux, ne figurent pas aux rôles des douanes. Il est probable qu'ils prenaient en retour des bois et des fers. Les importations doivent aussi s'être faites en grande partie par les navires des bourgeois, dont les principaux allaient à l'étranger, tandis que les plus petits faisaient le cabotage.

Ce qui contribua le plus à faire progresser la navigation vers Kristiania, ce fut la croissance du

commerce des bois, qui, comme on l'a vu, prit de grandes proportions après 1662. La promulgation en 1651, de l'acte anglais de navigation, qui rendit impossible pour les navires hollandais de venir en Angleterre avec des produits norvégiens, en laissant ce monopole aux navires norvégiens, contribue aussi beaucoup aux progrès de la navigation. En outre, le gouvernement chercha, soit dans l'intérêt même de la navigation, soit pour des motifs d'ordre militaire, à favoriser la construction des navires dans le pays, par des dégrèvements considérables accordés aux navires de commerce, lorsqu'ils étaient construits suivant un modèle agréé par le gouvernement, afin de pouvoir, en cas de guerre, servir comme navires de guerre (»navires de défense«), On trouve ces navires mentionnés dès 1621. Kristian V fit d'ailleurs revivre cette institution en 1671, et à ce que nous rapporte *Holberg*, auteur norvégien qui écrivait à une époque un peu plus récente, il semble qu'elle ait parfaitement rempli son but. Holberg dit en effet qu'une période nouvelle pour le commerce de ces royaumes (Danemark et Norvège) fut inaugurée en 1671, année où on commença à construire des navires de défense, et il ajoute que les priviléges qu'on y rattacha encouragèrent les habitants à bâtir beaucoup de grands vaisseaux, afin d'acheter de première main les produits de l'étranger, et dit-il encore, tant que dura ce système, les Anglais et les Hollandais gagnèrent fort peu sur les transports faits pour le compte des négociants danois et norvégiens. Pendant la guerre de Scanie (1675—1679), 3 navires de défense appartenant à Kristiania prirent part au blocus de

Gothembourg et contribuèrent à éloigner de nos eaux les corsaires suédois; hors de là ils voyageaient aussi au long cours, et allaient p. ex. chercher du sel en Espagne et en Portugal. Cependant les caisses de l'Etat perdirent tant par ces priviléges, qu'on les abrogea entièrement au commencement du XVIIIème siècle, et que les navires de notre ville furent vendus, le plus grand d'entre eux en Hollande.

Le gouvernement chercha encore, d'autre façon à rendre le commerce plus actif: en 1687 il ordonna à tous les propriétaires de scieries et exportateurs de bois à prendre des parts dans des navires à proportion de leur exploitation.

Cette mesure semble avoir donné de bons résultats; c'est aussi qu'en 1692, toutes les villes du diocèse d'Akershus possédaient au total une flotte de 140 navires, d'un tonnage total de 11 439 lasts de commerce, et là-dessus Kristiania en avait 29, avec un tonnage de 1 925 lasts. Sur ce nombre, 10 étaient de gros navires, 19 étaient petits et à 6 près, de construction norvégienne. Parmi les gros navires 7 étaient construits en Hollande, 1 seulement en Norvège; 6 d'entre eux faisaient le commerce avec la Hollande, 1 avec Ostende, 1 avec l'Espagne, 1 avec l'Angleterre et 1 avec la France, tandis que 9 des petits trafiquaient avec l'Angleterre et 1 avec la Hollande, le reste se livrant au cabotage. Si les gros navires étaient principalement à destination de la Hollande, cela tient à ce que ce pays prenait les bois les plus gros, surtout en grume, qui exigeaient le plus de place, et à ce que ces navires, presque tous construits en Hollande, ne pouvaient plus, par suite de l'acte de navigation, se rendre en Angleterre

pour le compte de la Norvège. Le district douanier de Kristiania, qui comprenait les villes les plus voisines, avait en 1696, suivant les rôles des douanes, 41 navires tonnant ensemble 3 638 lasts, et sur ce nombre il y en avait 15 de plus de 100 lasts. Signalons, comme point de comparaison, que Bergen possédait en 1698 125 navires de commerce, d'un tonnage total de 8 933 lasts.

Cette flotte ne suffisait pourtant pas à beaucoup près aux exportations du district, si bien que les Hollandais et les Anglais continuèrent à venir chercher avec leurs vaisseaux de grandes quantités de bois, gagnant ainsi sur le frêt des sommes considérables qu'eussent dû faire retour aux négociants de la ville. Lorsque des circonstances extérieures vinrent entraver la navigation des étrangers en Norvège, alors seulement la navigation nationale commença sérieusement à prospérer. C'est ce qui arriva en 1701, époque où la guerre de la Succession d'Espagne entraîna la Hollande et l'Angleterre dans des hostilités qui entravèrent la liberté de la navigation dans l'Europe du Nord.

Les navires norvégiens purent alors bien plus que par le passé, se charger eux-mêmes de l'exportation des produits du pays, qui s'était jusqu'alors effectuée par navires hollandais et anglais. Comme les anglais, en vue de satisfaire plus rapidement à leurs besoins de bois, n'appliquèrent d'ailleurs pas l'acte de navigation dans toute sa rigueur, la guerre occasionna pour notre ville des transactions excessivement animées et fort avantageuses. Beaucoup de maisons s'enrichirent à cette époque, et un seul exportateur (James Collett)

exporta alors à lui seul, pendant certaines années, jusqu'à 3 500 lasts (environ 13 700 m^3) de bois.

En 1704, la ville comptait 25 navires et un tonnage de 2 940 lasts de commerce; 14 navires avaient plus de 100 lasts; on constate donc depuis 1692 un accroissement considérable de tonnage relatif.

Le premier décennium du XVIII<u>ème</u> siècle peut être considéré comme l'époque de floraison de Kristiania en ce qui concerne l'antique navigation. Mais tout comme le commerce, celle-ci reçut un coup fatal en 1709, et il lui fallut près d'un siècle pour s'en remettre.

Ajoutons qu'à cette époque, en 1696, on alluma un premier phare, encore bien primitif, sur la côte de Norvège, celui de Store-Færder à l'embouchure du fjord de Kristiania.

A cette époque, la ville n'avait pas *d'industrie* digne de ce nom. Les scieries et les moulins situés le long de la rivière d'Aker avaient bien peu à peu élargi leurs opérations; mais ces établissements étaient à vrai dire hors ville, bien qu'appartenant pour la plupart à des bourgeois. On trouve qu'en 1672 un des moulins du roi fut vendu à un particulier, *Fréd. Grüner*, directeur de la Monnaie, dont la famille en est encore propriétaire. Elle a même conservé le privilége qui lui avait été octroyé, lors de la vente, stipulant qu'aucun autre moulin à farine ne pourrait être érigé à moins d'un quart de mille (3 kilom.) de Kristiania. Quelques temps après, probablement vers 1698, on fonda encore sur la rivière d'Aker, une papeterie avec exemption de droits

de douane, et divers autres priviléges pour son propriétaire. Elle avait au début des ouvriers venus de Hollande; son existence a d'ailleurs été fort mouvementée, mais elle subsista jusqu'il y a un an ou deux. Son fondateur, *Treschow*, conseiller d'amirauté, établit aussi dans la ville, en 1706, un chantier de navires (le chantier de la Grue — »Kranværftet«); c'est lui aussi qui mit en train à Kristiania la première huilerie et la première savonnerie. D'ailleurs vers 1709, l'industrie de Kristiania se bornait en somme à quelques »filatures« de tabac, occupant ensemble une centaine d'enfants, à une tuilerie, à une fabrique de poteries et à une corderie.

Notons en passant que la première imprimerie de Kristiania date de 1644.

La période de 1709 à 1743

peut être qualifiée de période de recul et de stagnation pour Kristiania comme pour le reste de la contrée. A la suite de la navigation et du commerce si actifs qui avaient eu lieu jusque là, la richesse de la ville et sa population s'étaient considérablement accrues. Beaucoup des bourgeois de la ville — et surtout des étrangers immigrés — avaient gagné des fortunes avec leurs scieries, leurs exportations de bois et leurs forges: ils possédaient de grandes propriétés foncières et forestières plus ou moins près de la capitale. Un grand nombre des principaux fonctionnaires avaient aussi, par des alliances avec la bourgeoisie riche, acquis des propriétés foncières, des bois, des établissements industriels: et cette situation se développa de plus en plus pendant la période suivante et non sans détriment pour

l'existence économique de la ville, attendu que certaines fortunes gagnées dans le commerce et par la navigation furent ainsi retirées des affaires, surtout lorsque après les guerres de 1709 à 1718, celles-ci furent devenues plus hasardeuses et moins lucratives.

Cette guerre prolongée, qui, jointe aux mauvaises années, coûta, dit-on, au pays le tiers de sa population, contribua considérablement à épuiser les capitaux économisés pendant les bonnes années, non-seulement en raison des dommages directs subis par les propriétés mobilières ou immobilières de la bourgeoisie, mais aussi par suite d'un grand nombre d'impôts très onéreux, et par les charges résultant du logement des armées. En 1716 la ville elle-même fut occupée par les Suédois, qui assiégèrent en vain la forteresse d'Akershus, mais causèrent de grands dommages aux bourgeois. En outre le grand incendie de 1708 fut suivi d'autres incendies moins considérables. On comprend donc sans peine que la richesse de la ville dut forcément rétrograder, d'autant plus que l'année 1713, en mettant fin à la guerre de la Succession d'Espagne, rendit à nos concurrents hollandais et anglais le libre accès du commerce et de la navigation. Aussi l'état économique de notre ville était-il des plus tristes à la fin de cette guerre.

Différent en cela de ses successeurs immédiats, le roi Frédéric IV (1699—1730) ne fit pas grand chose pour favoriser les sources de revenus de la Norvège, et ce qu'il fit dans ce but fut souvent en réalité plus nuisible qu'utile. Lors de l'introduction de la royauté absolue en Norvège (et en Danemark) en 1660, l'administration avait aussitôt pris des allures plus patriarcales; les

rois avaient aussitôt commencé à se mêler de toutes les affaires des particuliers, et avaient de toutes façons apporté des restrictions à la liberté des transactions. Vers ce temps le système douanier dit «mercantile» commença à prédominer dans la politique commerciale européenne, les droits de douane étant employés pour régler la marche des industries et l'économie des populations. Ce système, qui fut aussitôt mis en vigueur en Danemark et Norvège, culmina surtout pendant le règne de Frédéric IV et de ses successeurs, et nuisit à bien des égards au développement économique de la Norvège, non-seulement parcequ'il affaiblissait tout esprit d'entreprise et toute initiative sérieuse, mais aussi parcequ'il était conçu tout spécialement dans l'intérêt du Danemark. Le pays fut inondé de défenses d'importation et de tarifs prohibitifs; on ne trouvait aucun produit trop cher, pourvu qu'il fût fabriqué dans le pays, aucun assez économique, quand il fallait l'acheter au dehors. Non-seulement on octroya à telle ou telle ville, à tel ou tel négociant, des priviléges industriels ou commerciaux aux dépens de leures concurrents, mais les projets industriels les moins mûrs furent sûrs de l'appui du gouvernement, qui prit lui-même en différentes circonstances des parts dans l'affaire.

Tout ceci, combiné avec le grand affaiblissement des capitaux pendant la guerre, et avec les interruptions causées par elle dans bien des relations commerciales, explique pourquoi il fallut si longtemps au bien-être général pour se rétablir, une fois la guerre finie. Il serait pourtant injuste de juger uniquement la politique commerciale de cette époque en raison

des principes plus éclairés qui ont cours maintenant; il faut la considérer en bloc avec les principes qui dominaient alors et ajouter qu'elle avait aussi ses côtés avantageux. Elle contribua ainsi beaucoup à créer l'industrie norvégienne, au bénéfice plus spécial de la ville de Kristiania.

Après 1720, on ne tarde pas à constater une amélioration sensible dans la situation économique de la ville; mais les progrès furent lents. Les premières années après 1740 furent même une période de déclin, où le pays fut victime de mauvaises années et souffrit de disette. La défense émanée en 1735 en vue de prohiber l'importation dans la Norvège du sud de tout blé autre que celui venant du Danemark, défense ayant pour but d'aider l agriculture danoise et qui à plusieurs reprises mit de grandes parties de la Norvège à deux doigts de la famine, ne contribua pas non plus à affaiblir le mal, quoique la défense elle-même fût suspendue temporairement, chaque fois qu'on était menacé de disette.

En temps ordinaire, on importait à Kristiania de 40 à 50 mille hectolitres de blé par an, mais en 1741—43 les importations atteignirent une moyenne annuelle d'environ 100 000 hectolitres, et pour tout le diocèse d'Akershus, elles étaient en 1742 d'environ 375 000 hectolitres. Ce chiffre énorme coûtait au pays de grosses sommes d'argent, alors même que des quantités considérables étaient expédiées par le gouvernement pour remédier à la misère du pays, sans que ces envois aient jamais été payés. La prohibition de 1735, relative au commerce des blés subsista jusqu'en 1788.

Cependant, pendant cette période, la population de Kristiania semble s'être assez considérablement accrue. En 1722, Kristiania avait, à ce que dit *Kraft,* 546 familles, dont 355 dans la ville proprement dite et 191 dans les faubourgs. Ce chiffre ne comprend probablement que des familles de bourgeois faisant commerce ou métier. Il y avait alors 24 marchands de bois, 35 marchands de détail et 38 vendant différentes marchandises. Vingt et un ans plus tard, en 1743, il y avait dans la ville suivant un rôle d'impôts 642 ménages séparés dans la ville même et 560 dans les faubourgs, mais sur le territoire de la ville, en tout 1202 ménages, ce qui permet d'évaluer la population à 5—6000 âmes. Sur les 642 ménages, 140 appartenaient à ce que nous appellerions maintenant la classe des fonctionnaires et 60 à celle des employés (y compris commis et précepteurs); 92 étaient des négociants, 250 des artisans, 44 des revendeurs et aubergistes et le reste des ouvriers etc., dont la majeure partie demeurait d'ailleurs dans les faubourgs. La liste montre encore qu'il y avait bon nombre de fortunes à Kristiania, bien qu'elles fussent moins grandes que vers 1700.

On ne pouvait espérer que le commerce de la ville, qui constituait sa principale ressource, prospérât pendant une période aussi agitée et aussi précaire. Les corsaires suédois rendaient la mer peu sûre pour ceux de nos navires qui depuis un certain nombre d'années se livraient sur affrêtement aux transports de bois, et les exportations de cette nature allaient d'ailleurs en diminuant, ce qui est prouvé par le recul du produit des douanes. Celui-ci, qui était de 30 000 rdl.

en moyenne pour 1707—1709, s'abaissa à 24 700 rdl. pendant les trois années suivantes.

Après que la paix d'Utrecht eut en 1713 mis fin à la guerre de la Succession d'Espagne, les navires des nations engagées dans cette guerre purent reprendre leurs opérations avec Kristiania et pendant certaines années les exportations de bois par le sud de la Norvège furent très considérables.

Un certain temps seulement après la paix avec la Suède, les affaires commerciales commencèrent à se relever; mais vers cette époque, les affaires de bois furent peu lucratives par suite d'un krach qui eut lieu en Angleterre en 1720. On voit même qu'elles durent continuer à décliner pendant un certain temps encore, car la dîme des bois qui était en 1726 de 7 100 rdl., se réduisit à 3 500 rdl. en 1737, époque où elle atteignit son minimum pour se relever ensuite avec lenteur. Le commerce d'exportation continuait à être essentiellement passif et à être monopolisé par quelques grandes maisons, parfois sur un grand pied. Comme exemple de l'importance que possédaient alors à Kristiania les affaires de bois, mentionnons qu'en 1742 un seul paysan de Dovre reçut en une seule fois d'une maison de Kristiania près de 46 000 rdl. comme à-compte sur une fourniture de bois.

En 1733, Kristiania obtint par faveur royale spéciale le droit d'étape pour les 4 espèces (vin, sel, eau-de-vie étrangère et tabac). Le roi Frédéric IV avait en 1726 accordé ce monopole à Copenhague, en ce qui concernait le Danemark, de telle sorte qu'en fait les autres villes étaient obligées d'aller chercher ces articles dans la capitale du Danemark.

Kristian VI abolit ce monopole en 1730, et le remplaça deux ansa près par un droit d'entrepôt agissant dans le même sens, en ce qu'il accordait des dégrèvements aux villes de province, lorsqu'elles prenaient ces articles par Copenhague. Le même droit fut donc aussi octroyé à Kristiania. En même on lui permit de faire le commerce de transit avec les fers de Suède, ce qui avait été défendu depuis plusieurs années dans l'intérêt des fers de Norvège. Cet article constituait un article d'échange avec le tabac, le hareng et le sel dans les districts frontières de la Suède. Il ne put d'ailleurs pas plus qu'auparavant être vendu dans le royaume, mais seulement entreposé pour l'exportation. Un ou deux ans après fut d ailleurs publiée, comme nous l'avons déjà dit, la malheureuse ordonnance sur les grains, qui força la ville à s'approvisionner exclusivement de blé danois, et mit aussi la Norvège du sud entièrement à la merci des spéculateurs danois. Les années qui suivirent amenèrent encore plus de déclin dans les recettes des douanes: de 1735 à 1742 elles s'abaissèrent à près de 22 000 rdl. par an.

A ce moment, on se plaignit beaucoup du manque de numéraire dont la ville était victime; mais malgré les représentations faites par les plus grandes maisons de Kristiania, on n'obtint pas du gouvernement qu'il prît les mesures que l'on croyait nécessaires pour améliorer la situation. Le gouvernement se refusait en effet à nuire au commerce de Copenhague, qui considérait le commerce avec la Norvège comme un privilége lui revenant, et avait tout spécialement la

haute main sur les transactions financières avec la Norvège.

Les sommes dont les Norvègiens étaient crédités à l'étranger pour leurs marchandises, bois, fers etc., leur étaient en effet pour la majeure partie remises par Copenhague, où le reste servait à payer leur grain, leurs denrées alementaires, leur eau-de-vie et les produits manufacturés les plus communs, qui nous étaient alors fournis par le Danemark. Nos exportations vers ce pays: bois, fer, verres (ces deux derniers articles eurent pendant longtemps un marché privilégé en Danemark) poix, goudron, cumin etc. ne suffisaient en effet pas pour couvrir le montant de nos importations venant de ce pays.

A côté du Danemark, c'est avec l'Angleterre que nos relations commerciales étaient les plus développées; elle fournissait à Kristiania les denrées coloniales, les produits industriels et manufacturés, le sel, le vin, l'eau-de-vie, etc.

Nos transactions avec ce pays étaient cependant fort gênées par l'acte de navigation qui ne permettait pas aux navires norvégiens construits en Hollande d'apporter les produits norvégiens en Angleterre. Le commerce avec la Suède était principalement basé sur l'échange déjà mentionné plus haut de diverses marchandises contre des fers. Les relations étaient actives aussi avec la Hollande, en raison de la quantité de boi, dont ce pays avait toujours besoin. Les autres pays avec lesquels Kristiania faisait des affaires étaient la France et la Flandre, tandis que depuis le commencement du siècle, les importations du sel

d'Espagne et de Portugal avaient de plus en plus été accaparées par les Anglais.

Les opérations faites par Kristiania avec les autres villes importantes de Norvège, Bergen, Trondhjem, Stavanger et Kristiansand étaient peu considérables, et consistaient principalement en des échanges de fer et de quincaillerie, de papier, de savon etc. contre les produits des pêches de l'Ouest. Avec les districts qui s'y rattachent, la ville avait un commerce toujours croissant, basé sur ses besoins en denrées alimentaires (beurre, fromage, lard etc.), en blé, en bois à brûler etc.; et dès cette èpoque les charrois de bois entre les scieries du Romerike, appartenant à un grand nombre de négociants de Kristiania, et la capitale avaient atteint une certaine importance. Toutefois le principal commerce avec les districts »nourriciers« avait — abstraction faite du bois à brûler, des briques, etc. qu'on amenait l'été par voie de mer — surtout lieu lors de la foire annuelle au commencement de février. Nous reviendrons sur ce point.

Le déclin du commerce depuis le commencement de la guerre avec la Suède ne fut cependant pas à beaucoup près aussi funeste à Kristiania que la réduction de la *navigation* indigène.

Les nombreuses pertes de navires occasionnées, soit directement par les courses des corsaires ennemis, soit à la suite du nombre croissant de naufrages qui eut lieu lorsque, pour entretenir une navigation ininterrompue, on commença à se livrer davantage à la navigation d'hiver, eurent une influence funeste sur la condition des armateurs de Kristiania, en même

temps qu'Hollandais et Anglais reprenaient la tête à l'égard des exportations de bois. Lorsque la guerre fut finie, on trouva en outre, par suite des dispositions de l'acte anglais de navigation, et des hautes redevances prélevées en Angleterre sur les navires norvégiens, qu'il y avait plus d'avantage à acheter des parts dans des navires anglais que dans des navires indigènes, si bien que la majeure partie de nos exportations de bois à destination de l'Angleterre fit retour aux navires de ce pays. C'est ainsi que sur les 69 navires de plus de 50 lasts qui, en 1733, transportaient des bois de Kristiania à l'étranger, il y en avait 55 sous pavillon anglais, 4 sous pavillon hollandais et 10 seulement appartenant à la Norvège.

La suppression des navires de défense avait déjà mis fin antérieurement aux quelques relations qu'on avait eues avec l'Espagne et le Portugal, où, à cause des Etats Barbaresques les bâtiments de commerce devaient être convoyés par des navires puissants et bien armés. Aussi voyons-nous pendant cette époque la flotte de Kristiania rétrograder tellement qu'en 1723 elle n'a plus que 10 navires, tonnant ensemble 884 lasts, en 1733, 10 navires d'un tonnage près de moitié moins grand (436 lasts), contre 25 (et 2940 lasts) en 1704. Bergen possédait en 1736 73 navires.

Les plus riches bourgeois de Kristiania adressèrent une requête au roi pour obtenir que les navires norvégiens bénéficiassent dans les ports anglais des mêmes avantages qui étaient dévolus aux navires anglais dans les ports norvégiens; cette requête resta sans résultat. En revanche, vers le milieu du siècle, le gouvernement conclut avec les états-pirates

d'Algér, Tunis, Tripoli et Maroc des traités de paix, qui devaient donner lieu à une navigation lucrative à destination des ports du Midi. Malheureusement, la flotte de Kristiania était trop faible pour en retirer un grand bénéfice. Ce fut seulement dans le dernier quart du siècle que la navigation de la capitale commence à reprendre des forces.

Les établissements industriels existants ou fondés vers le commencement du siècle continuaient cependant à travailler sans grand changement. Mais le déclin sensible de la prospérité pendant et après la guerre ne put manquer de déprimer aussi l'industrie, qui eut par conséquent à lutter avec bien des obstacles. Elle resta donc d'une faible importance pendant toute la durée du siècle, et c'est là qu'il faut chercher la cause principale du développement économique et mercantile si lent de la ville. Le commerce des bois était la seule source de revenus qui nous apportât une certaine quantité de numéraire, et les quelques gros négociants qui y tenaient la tête plaçaient leur fonds dans des forêts plutôt que dans des opérations industrielles, qui sont la condition nécessaire du rapide développement d'une ville.

Les filatures de tabac eurent à traverser vers 1735 une période de crise, et la papeterie dont nous avons parlé ne put qu'à grand peine se maintenir sur l'eau. Néanmoins, on établit en 1736 une nouvelle papeterie près du pont Beier, au voisinage de l'ancienne. Elles furent plus tard réunies dans une même main, et ce ne fut qu'en 1798 qu'elles se séparèrent de nouveau. En 1743, le nombre de scieries de l'Akerselv était de 21.

Le chantier de navires (chantier de la Grue) déjà mentionné et fondé en 1706 n'a probablement pas, pendant cette période, développé une activité bien considérable.

On fit dans les derniers temps de cette période diverses tentatives pour fonder une activité industrielle en Norvège, et principalement aux environs de Kristiania, et les capitalistes de la ville s'associèrent à ces tentatives. Signalons à ce point de vue, la fondation d'une fabrique d'alun à Oslo en 1737 : elle reçut des encouragement sous forme de dégrèvements de dîmes et de douanes, mais elle n'en traina pas moins une existence accidentée et plutôt malheureuse jusque 1815, année où elle fut arrêtée defininitivement. Une entreprise plus vaste, qui acquit ultérieurement assez d'importance pour l'exportation de notre ville, fut la fondation en 1739 de la compagnie »noire« ou norvégienne, dont l'activité devait embrasser la fabrication de nombreux articles, comme p. ex. le verre, le fer, la potasse, l'alun, le goudron, le savon, la chaux, etc. Les opérations de la compagnie noire furent en somme très malheureuses, et le rôle le plus important qu'elle ait joué, consista à mettre les verreries en train dans le pays.

La première maison de Norvège dans cette branche *Kristiania glasmagasin* (»Magasin de verres de Kristiania«) fait remonter sa fondation à cette année, et a récemment arrangé dans son élégant palais nouvellement installé une exposition excessivement intéressante de verres norvégiens, depuis les débuts de cette industrie dans le pays. Il va sans dire que la Compagnie noire fut favorisée par le roi de toute une série de priviléges; c'est ainsi qu'il fut sous des



Le Magasin de verres (Kristiania Glasmagasin)

peines graves interdit d'introduire en Norvège du verre venant de l'étranger.

Malgré son industrie restreinte, Kristiania fut dès lors le premier centre industriel du pays.

Ce qui eut plus d'importance pour la ville que les fabriques proprement dites, ce furent les forges voisines de Bærum, Eidsvold, Odalen, Hakedalen etc. qui toutes, en leur temps, fournirent aux exportations de la ville de Kristiania un contingent assez notable sous forme de fer en barres, et de divers moulages grossiers, chaudrons, poêlons, casserolles, mortiers, cloches, poêles, boulets etc. Il faut aussi mentionner ici la fonderie de Moss, qui pendant nombre d'années, fut la propriété de capitalistes de Kristiania.

Les velléités de spéculations industrielles qui se manifestèrent jusqu'à un certain point à cette époque spécialement dans les mines, furent favorisées par le gouvernement, conformément au principe mercantile, par des moyens peu propres à provoquer une activité indépendante et viable.

Période allant d'environ 1743 à 1814.

Quoique, à vrai dire les premières années de cette période ne marquent pas une transition brusque dans l'histoire de la ville, on a cependant cru devoir traiter séparément cette histoire avant et après la date en question, attendu que c'est le moment vers lequel l'activité économique de la ville semble avoir pris un nouvel essor.

Les chiffres statistiques que l'on a conservés quant à la ville de Kristiania sont cependant trop

clairsemés et trop incomplets pour qu'on puisse suivre d'une façon certaine tous les détails de l'évolution pendant la première moitié du XVIIIème siècle. Ceci s'applique aux mouvements et au chiffre de la population, qui n'a pu être fixée qu'approximativement à l'aide de rôles d'impôts et autres sources de même nature.

En 1769 seulement eut lieu le premier recensement général de la population. On reconnut alors que Kristiania avait 7496 habitants, non-compris ceux du vieil Oslo, ni la garnison de la citadelle. Si l'on compte la ville d'après ses frontières actuelles, il s'y trouvait alors 10 000 âmes. Lorsque le recensement suivant eut lieu en 1801 la ville avait avec les faubourgs placés sous sa juridiction, — et après l'extension de 1784, comprenant la Grande Rue (Storgaden) et Vaterland — 8931, ou d'après les frontières actuelles environ 12 200 habitants. Cet accroissement relativement minime pendant une période de 32 ans, à une époque aussi favorable à l'industrie que la dernière moitié du siècle passé, est imputable à la grande mortalité qui régnait à Kristiania au siècle passé: le nombre de naissances était généralement inférieur à celui des décès, de telle sorte que l'accroissement était essentiellement dû à l'immigration. Sans nul doute les bonnes conjonctures économiques contribuaient alors à accroître le bien-être de la population plus rapidement que son chiffre, si bien qu'à la fin du siècle, le bien-être général était incomparablement plus grand que vers son milieu. Mais la fortune était relativement répartie dans un moins grand nombre de mains.

Nous avons mentionné plus haut que peu de temps après la fondation de la ville, il s'était formé une classe supérieure composée des plus riches bourgeois et des fonctionnaires, classe veillant d'une façon jalouse sur les priviléges usurpés par elle. La maladie du rang si développée au XVIIIème siècle, et les différences existant d'une classe à l'autre approfondirent de plus en plus l'abîme séparant les riches des pauvres. A coup sur, il n'y a jamais eu à Kristiania ni dans les villes de Norvège en général, ni avant ni après, une aristocratie marchande plus marquée et plus exclusive que vers la seconde moitié du XVIIIème siècle. Les propriétaires des plus grandes maisons, à qui leurs scieries, leurs forges, et leurs navires fournissaient de gros revenus, même si on les mesure à l'échelle actuelle, et qui étaient en même temps un objet de fierté et d'envie pour les autres classes, déployaient beaucoup de luxe et menaient joyeuse vie sur leurs terres au voisinage de la capitale. Toute tentative faite pour s'introduire dans ce cercle rencontrait une résistance unanime, et bien peu nombreux étaient ceux qui réussissaient à la vaincre, d'autant plus que les grandes maisons des différentes villes se soutenaient mutuellement dans la lutte contre les hommes nouveaux. Leurs relations commerciales embrassaient à peu de chose près tous le pays, et ils jouissaient en général d'un bon renom et d'un grand crédit. Ils avaient le plus souvent leurs commissionaires à Londres et à Copenhague.

Surtout avec la première de ces villes, les rapports étaient nombreux. C'est là que beaucoup de fils de gros négociants recevaient leur éducation

mercantile, ce qui contribuait non seulement à augmenter leurs capacités, mais aussi à leur communiquer une culture plus perfectionnée. A la fin du siècle, le monde commercial de Kristiania occupait à cet égard une place élevée, et bon nombre de riches bourgeois se distinguaient et méritaient bien du pays par un esprit éclairé mis au service de l'intérêt public. C'est ainsi que, somme toute, le commerce de Kristiania nous a laissé, pour perpétuer sa mémoire, l'Université de Norvège, fondée en 1811: malgré l'ardent désir qu'avait la nation d'en voir fonder une, ce plan fût resté à l'état de simple voeu sans les importants sacrifices pécuniaires consentis par le commerce de la ville.

La grande pauvreté régnant dans la classe ouvrière formait le contraste le plus marqué avec l'exubérance dominant chez les riches; mais là aussi, le riche montra fréquemment une main généreuse lorsqu'il s'agit d'adoucir des souffrances, c'est ce qui es manifesta surtout à l'époque où la guerre avec l'Angleterre et la Suède interceptait pour la ville les arrivages de grains et d'autres articles de nécessité. A cet égard, nous ne saurions ne pas citer un nom, celui de *Bernt Anker*, qui à sa mort en 1805 fonda avec toute sa fortune d'environ 1 500 000 rigsdalers un fidéi-commis, dont les excédants de recettes devaient être partagés entre différents nécessiteux. Malheureusement cette fortune fut la proie des conjonctures défavorables des années qui suivirent, ainsi que d'autres circonstances malheureuses. Nommons aussi *John Collett*, comme un des grands négociants qui se rendirent les plus méritants par leur bienfai-

sance et leur dévouement à la chose publique lors de la guerre.

Parmi les événements qui contribuèrent pendant la seconde moitié du XVIII$^{\underline{ème}}$ siècle à affaiblir les ressources économiques de la ville, citons un grand incendie qui détruisit en 1785 plus de 150 magasins de mer, sans compter la douane et les estacades. A cette occasion, de grands approvisionnements de marchandises, surtout en grains et en sel, furent la proie des flammes, et les pertes totales purent être évaluées à plus de 300 000 rdl; ce qui était une somme très-grosse pour l'époque. Deux ans plus tard, un nouvel incendie dévora un grand nombre de maisons de ville. En 1788 survint une guerre de fort peu de durée avec la Suède! il en résulta de nouveaux et lourds impôts, sans d'ailleurs qu'il en résultât pour la ville de conséquences bien graves.

Après 1807 commence, comme nous y reviendrons plus bas, une période subite de fort déclin dans la condition économique de la population. A la guerre avec l'Angleterre et la Suède, qui pendant un temps assez prolongé supprima toute communication avec le dehors, et entrava tous arrivages, vinrent se superposer plusieurs années très-mauvaises pour l'agriculture nationale. C'est surtout l'année 1812 qui fut déplorable à cet égard: l'hiver suivant avec ses arrivages de grains si difficiles et si extraordinairement restreints, fut pour notre pays un temps de misère et de famine. Comme tous ces maux frappaient surtout ceux qui étaient le moins aptes à résister, les petits commerçants, les artisans et la classe ouvrière furent laissés sans travail, et souffrirent

beaucoup. Les grandes maisons, ayant les reins plus solides, supportèrent mieux les coups. Mais leurs chefs durent pourtant s'imposer bien des privations, quoique la situation n'influât pas sur eux d'une façon aussi écrassante: tout en les forçant à enrayer plus ou moins, elle ne les força cependant pas à renoncer à tout luxe dans la vie sociale. En 1808, la ville était devenue le siége du gouvernement intérimaire, présidé par un prince dont la présence était peu apte à imposer des restrictions dans les plaisirs de la riche bourgeoisie.

L'année 1814 fut un tournant dans l'histoire de la Norvège. L'union avec le Danemark fut abolie, après avoir duré plus de 400 ans, et la même année, par le traité de Kiel, le roi de Danemark céda la Norvège au roi de Suède. Mais les Norvégiens dont les idées d'indépendance avaient été fortement encouragées par leur situation d'isolement pendant la guerre, ne voulurent pas se laisser vendre comme un bétail humain, et ils proclamèrent leur indépendance le 17 mai 1814. Charles Jean (Bernadotte), qui avait été élu prince-héritier de Suède, chercha d'abord, mais sans succès, à réduire les Norvégiens, mais engagea plus tard des négociations pacifiques.

La paix se fit par la convention de Moss, le 14 août de la même année. Le 4 novembre suivant, la situation politique réciproque des deux pays fut réglée définitivement pour l'avenir, l'assemblée nationale norvégienne ayant élu le roi de Suède pour être en même temps roi de Norvège. La Norvège et la Suède devaient rester deux nations également souveraines et également indépendantes, mais réunies

sous le sceptre d'une même maison royale. Ces perturbations et les agitations politiques qui en furent le fruit ne manquèrent naturellement pas d'agir d'une façon on ne peut plus nuisible sur l'existence économique de la capitale.

Le commerce comme la source la plus importante de recettes et de bien-être pour Kristiania subit pendant cette période une évolution qui resta en somme toujours parallèle à la destinée économique de la ville.

Depuis 1743, on voit les revenus des douanes suivre une marche ascendante. Entre 1743 et 1749, ils étaient en moyenne de 37 100 rdl., et pour les 9 années suivantes la ferme des droits d'importation rapporta à elle seule 35 000 rdl. par an. Pour les années 1779—83 l'ensemble des recettes douanières fut de rdl. 64 800 par an, en 1797—99 elles étaient de 110 700 et en 1804—06 de 161 400 rdl. en moyenne.

Ces progrès si considérables faits dans le courant d'un demi siècle étaient imputables à plusieurs causes. Tout d'abord pendant la deuxième moitié de XVIII$^{\underline{\text{ème}}}$ siècle le pays fut à peu près exempt de guerres. Au milieu du siècle, les pêches, et surtout celle du hareng, donnèrent des résultats excessivement bons. Certes elles n'avaient qu'une importance secondaire pour Kristiania, qui n'y prenait qu'une part à peu près nulle; mais tout comme l'exploitation des mines, elles donnèrent lieu à un afflux de capitaux étrangers. La politique dite «mercantile» continua à fleurir jusqu'au début du siècle suivant, mais donna lieu à une série de modifications successives quant au com-

merce et à la navigation, plusieurs des restrictions et des prohibitions les plus gênantes ayant été abrogées. Signalons d'abord le monopole des grains: en 1778, il fut de nouveau permis à la Norvège méridionale d'importer des grains de l'étranger moyennant un droit d'entrée modéré. De plus, on introduisit en 1793 le système des entrepôts de crédit, les négociants ayant été dispensés de payer les droits d'entrée par avance, ce qui fut un grand allégement pour le commerce de Kristiania; et enfin par l'ordonnance douanière du 1 février 1797, on mit en vigueur des droits plus modérés, en faisant ainsi un fort accroc à la politique prohibitive. Le commerce des bois et la navigation se ressentirent aussi avantageusement d'une ordonnance de 1795, qui abolit certaines restrictions pesant sur les forêts, les scieries et le commerce des bois.

D'un autre côté, il importe de mentionner que vers la fin du siècle plusieurs nouvelles redevances furent prélevées sur le commerce et la navigation, ce qui, au moins après 1800, eut beaucoup d'influence sur l'accroissement du revenu des douanes. La plus importante de ces mesures fut prise an 1803, où l'on majora de $12^1/_2$ % les droits d'entrée et d'exportation, les taxes de chargement etc. Il y a encore une circonstance faisant que les revenus des douanes ne représentent pas bien fidèlement l'importance des transactions, c'est le fait que beaucoup de marchandises, et surtout de denrées coloniales, étaient prises par Copenhague, où elles payaient les droits d'entrée, après quoi elles étaient importées en franchise à Kristiania. Toutefois, comme la majeure partie des droits norvégiens étaient à l'exportation et frappaient

surtout les bois, ce facteur n'a pas joué un bien grand rôle.

Pendant toute la seconde moitié du XVIIIème siècle, les bois trouvaient un débit facile à des prix rémunérateurs. Vers 1760 seulement, l'Angleterre étant impliquée dans une courte guerre, il fut difficile de les écouler. Mais en revanche la vente des bois fut d'autant plus active pendant la guerre de l'indépendance américaine, alors que les arrivages de bois d'Amérique étaient interrompus. A cette époque, l'Angleterre payait des prix excessivement hauts pour les bois, et les quelques gros négociants de Kristiania, qui monopolisaient alors ce principal article de vente, eurent une période d'affaires superbes. Certes le droit d'exportation était lourd, mais en réalité, il était supporté par le consommateur anglais, en raison de la demande si animée. La Suède ne prenait alors qu'une part assez faible au commerce des bois. En 1782, on expédia en Angleterre 170 chargements, comprenant entre 'autres espèces de bois environ un million et quart de planches et madriers, et 3 chargements en France, contenant 100 000 planches; 3 envois de bois eurent aussi lieu vers les Indes occidentales.

Ce trafic resta tout aussi avantageux pendant les guerres qui, de 1793 â 1806, furent la suite de la Révolution française. Les années 1804—1806 furent surtout des années exceptionnelles, pendant lesquelles Kristiania exporta en moyenne 414 chargements, dont 208 vers la Grande Bretagne et 197 vers le Danemark, représentant au total environ 125 000 mètres cubes. Sur le reste, 26 chargements pendant ces trois ans étaient à destination de la France, 1 de

l'Espagne et 1 du Portugal. Les Hollandais, qui semblent n'avoir jamais beaucoup fréquenté Kristiania, ne figurent pas dans cette liste pour un seul chargement. Leur principal port d'exportation était Drammen, qui, en 1804—1806, exportait un chiffre deux fois plus grand que Kristiania, alors que Fredrikstad et Sarpsborg réunis n'atteignaient pas à la moitié de la quantité exportée par la capitale. Si les Hollandais ne recherchaient guère Kristiania, la raison en était que cette ville exportait surtout des bois sciés, alors que les Hollandais achetaient surtout des bois en grume, pour les scier eux-mêmes. La majeure et la meilleure partie des madriers allait en Angleterre, où on les resciait en planches plus minces; la marchandise plus commune allait en France, tandis que le Danemark, outre des planches et des madriers, prenait une grande quantité de poutrelles (petits bois). En raison des grandes distances que les bois avaient à parcourir par voie de terre des scieries à la capitale, les bois étaient un peu plus chers à Kristiania qu'ailleurs, mais comme compensation la marchandise était considérée comme meilleure, à cause du flottage moins prolongé, et d'un sciage plus soigné.

Ces charrois de planches et de madriers pour les scieries avoisinant la ville occupaient pendant tout l'hiver un grand nombre de paysans avec leurs chevaux, et ces transports absorbaient de grosses sommes. En 1794 les marchands de bois de la ville s'entendirent sur un prix commun pour les bois, et il en résulta une entente parallèle sur les prix de ventes entre les paysans des districts forestiers. Les transporteurs firent aussi leurs conditions, et se mirent en

grève lorsqu'on se refusa à les agréer. La grève fut rapidement conciliée, mais les prétentions des paysans charroyeurs ne tardèrent pas à s'élever de nouveau. Il en résulta en 1805 un projet grandiose ne visant à rien moins qu'à creuser un canal entre Bjørviken près de Kristiania et l'embouchure de la rivière Nitelven dans le lac Øieren (à Lillestrømmen) sur une distance de près de 20 kilomètres. Les études faites à ce sujet disent qu'on peut évaluer à 19 000 douzaines de bois de sciage et 100 000 douzaines de madriers la quantité de bois provenant des districts environnant le canal projeté. On calcule que les recettes brutes du canal seront de 150 000 rdl. par an, et que 2000 personnes environ vivaient directement de ces transports dans les deux sens, y compris un trafic assez considérable entre la ville et diverses forges, ainsi que la verrerie de Hurdalen. Le canal ne fut pourtant pas mis à exécution.

On reçoit une impression très-nette de ce qu'était le commerce des bois à Kristiania, par une relation de voyage datant de 1809, et qui s'exprime en ces termes:

«Les mouvement et l'activité sont considérables, lorsque tous l'hiver de nombreux traineaux chargés de madriers descendent des hauteurs, et sont dirigés vers la grande place, occupant tout le bord de l'eau entre la ville et le faubourg de Vaterland, et qui s'étend si loin vers le golfe que les navires touchent presque aux piles de madriers. Tout cet espace ne forme plus à la fin de l'hiver qu'un seul et immense tas de planches; on se perd dans les rues et les avenues circulant à l'intérieur de ce tas; tant que

l'état du sol le permet, on rencontre là des fourmilières de paysans retournant chez eux avec leurs traineaux. Une fois les planches délivrées aux magasiniers, ceux-ci leur écrivent à la craie dans le dos de gros chiffres indiquant aux propriétaires des magasins l'endroit d'où viennent les bois et les quantités délivrées. Il est fort curieux de voir les paysans, avec ces traites originales dans le dos se rendre aux bureaux de ville des négociants.

Tout délai, toute occupation étrangère, risquerait d'effacer les sommes inscrites au dos des paysans, qui auraient alors perdu la preuve de ce qui leur revient. Arrivés à la caisse, ils n'ont pas un mot à dire: ils présentent leur dos et on leur remet leur dû sans aucune espèce de discussion, la brosse que le caissier leur passe sur le dos, étant la seule quittance qu'ils aient à donner.

Kristiania recevait et reçoit encore tout comme Fredrikstad et Moss, ses bois par les rivières du Glommen, du Laugen et de la Vormen, qui traversent l'Østerdalen, Solør, le Gudbrandsdalen, la région du lac Mjøsen et la majeure partie des préfectures d'Akershus et de Smaalenene.

Le professeur *Schweigaard* évaluait (en 1840) l'étendue de ce district des bois à environ 850 milles carrés (=108 000 kilom.²) dont il n'y a pourtant qu'une partie qui soit couverte de forêts. Pour Kristiania, les bois étaient retirés de l'eau au lac Øieren, dans le district de Romerike, où de nombreuses scieries les mettaient en valeur avant de les expédier à Kristiania. *Kraft*, vers 1820, évalue à 241 le nombre des scieries situées dans le district dépendant de Kristiania. Vers

1800, ce nombre doit avoir été plus grand encore. On rapporte p. ex., qu'un des plus grand exportateurs de bois, Bernt Anker, déjà nommé, possédait 102 scieries grandes et petites, et qu'en 1802—1804 il avait, principalement par son commerce de bois, un revenu net annuel de 206 000 rdl. en moyenne.

Les articles les plus importants du commerce de Kristiania étaient en seconde ligne le fer et la quincaillerie grossière, qui généralement aussi étaient bien payées pendant la période que nous considérons. Mais ces marchandises avaient autant d'importance pour le commerce intérieur que pour l'exportation, car on en vendait des quantités considérables dans les districts du »hinterland« et dans les villes de l'Ouest, qui les échangeaient contre du poisson. C'étaient les forges de Bærum, d'Eidsvold, d'Odalen et de Hakedalen qui fournissaient ces produits, exportés surtout en Danemark, mais aussi à l'occasion en Angleterre, en Hollande, en Amérique etc. Vers l'année 1800, Kristiania exportait annuellement de 5 à 600 tonnes de fer. L'industrie du fer occasionnait également, comme nous l'avons mentionné, de grands charrois dans les districts avoisinant la capitale.

A la suite du fer se plaçaient comme importance à l'exportation les vitres et la verrerie, spécialement le crown, le verre en tables et le verre à vitres, qui s'exportaient presque exclusivement en Danemark, mais aussi quelque peu en Suède. En 1811 et 1812, il y eut même des navires retournant dans l'Amérique, qui y emportèrent de la verrerie norvégienne. Les autres marchandises exportées par Kristiania comprenaient de l'alun, du papier, des tissus grossiers

fabriqués dans les prisons, du cuir de Cordoue, des peaux, des anchois, des os, du bleu de cobalt, du cumin etc.; mais la plupart de ces articles étaient sans grande importance.

Dans la deuxième moitié du XVIIIème siècle, Kristiania avait un commerce bien actif avec les districts suédois les plus voisins. Beaucoup de forges suédoises, ainsi qu'une grande partie des populations rurales de Suède avaient moins loins à aller pour arriver à Kristiania qu'aux villes de Suède.

Dans une pétition au roi faite en 1798 et demandant à ce qu'il soit octroyé à Kristiania la faculté d'importer en Suède par la voie de terre et sur entrepôt du café, des vins, et eaux-de-vie en quantités conformes à l'ordonnance sur les entrepôts du 31 mai 1793, faculté qui est généralement refusée par la nouvelle ordonnance douanière, mais qui a été accordée de nouveau à Fredrikshald, il est mentionné que Kristiania peut actuellement, par cette défense perdre en transactions avec la Suède jusqu' à 100 000 ou 150 000 rdl. On ajoute: »En 1785—89 on a vendu annuellement à la Suède plus de 2000 barriques (3 000 muids) d'eau-de-vie française; les prix obtenus (droits compris) étaient plus hauts que pour les eaux-de-vie danoises, et le bénéfice retiré était d'au moins 20 000 rdl. sans compter celui effectué sur les fers qu'on prenait en échange aux Suédois, et de beaucoup d'autres marchandises, soit en transit, soit acquittant les droits, qu'on trouvait à placer en Suède en même temps que les articles ci-dessus et qui donnaient lieu à des avantages pécuniaires bien plus considérables encore.«

Pour ce qui est du chiffre total d'exportation,



La Douane de Kristiania

Kristiania ne pouvait encore supporter la comparaison avec Bergen; il n'atteignait même le niveau ni de Drammen, ni de Trondhjem. Par contre les importations faites par Kristiania étaient supérieures à celles faites dans ces deux dernières villes, mais à cet égard, Bergen tenait aussi la tête.

En 1801, il y avait dans la ville 12 négociants en bois et 149 autres marchands.

Notre principal article d'importation était les grains. Tandis qu'en 1722—1726, on en importait en moyenne 56 800 hectol. par an, chiffre où le malt entrait pour plus de moitié, nous trouvons qu'en 1780—82, l'importation s'élève à 122 000 hectolitres. Jusqu'en 1788, la marchandise venait presque exclusivement du Danemark, qui resta d'ailleurs plus tard encore notre principal fournisseur de grains. Pendant les années de guerre subséquentes, la ville reçut directement du Jutland la majeure partie de son grain. De 1780 à 1782 l'importation d'eau-de-vie fut de 350 000 litres, celle de café 63 700 kilog., celle de sucre 94 000 kilog, et celle de tabac 146 600 kilog.; c'étaient là maintenant les marchandises principales, et elles venaient d'ailleurs principalement par Copenhague. En outre, on recevait de l'Etranger, mais surtout d'Angleterre, toute espèce de produits manufacturés, coton, laine, lin etc., d'articles d'industrie et de luxe, de la quincaillerie et des aciers fins etc., qui se débitaient dans les magasins de la ville, ou s'expédiaient aux petites villes restées sans relations avec l'Etranger. Par suite des vastes et riches districts annexés à la capitale son commerce d'importation a toujours de beaucoup dépassé son commerce d'exportation.

Vers 1800 le commerce de détail était encore fort rudimentaires à Kristiania, et un auteur du temps nous dit, que la grande masse des commerçants en dehors des grands marchands de bois et des propriétaires d'usines, représentait tout au plus des revendeurs pour le compte des négociants de Copenhague, chez lesquels ils achetaient leurs marchandises à crédit, et souvent en quantités si réduites, que la moindre circonstance imprévue créait une vraie disette sur tel ou tel article. Cette situation était encore aggravée par le fait que les riches marchands de bois et autres bourgeois amenaient directement leurs marchandises d'Angleterre sur leurs propres navires. Les magasins, montés de la façon la plus modeste, vendaient surtout des denrées coloniales, café, sucre, tabac, grains et farines, des cotonnades anglaises et lainages, quelques articles de quincaillerie et de bimbelotterie ordinaires, des cordages, du cuir etc.

L'époque de l'année où le commerce de détail florissait surtout dans la ville était la foire de février, qui durait trois jours: alors les paysans de districts lointains affluaient à Kristiania avec leurs produits: peaux et cuirs, beurre, suif, gibier, tissus de leur propre fabrication etc., pour les échanger soit contre des articles de la ville, soit contre d'autres objets de nécessité venant d'autres districts. Là se rencontraient les habitants de tout le Sud Est avec ceux des territoires suédois avoisinants, et les marchands de la ville allaient s'installer sur le marché qui était le centre de tout ce mouvement, pour en tirer le plus grand profit possible. En même temps se tenait une foire aux chevaux et une foire aux bois, où se concluaient

des affaires considérables. Pendant le reste de l'année, mais surtout durant l'hiver, on faisait aussi des affaires avec le haut-pays, qui pour tout le Sud Est était tributaire de Kristiania pour tous ses articles d'importation. C'est ainsi qu'une grande partie des Smaalenene, d'Akershus, d'Hedemarken et de la préfecture Kristians, ainsi que certaines parties de Buskerud, faisaient leurs emplettes à Kristiania, qu'ils fournissaient eux-mêmes de grain, de farine, d'eau-de-vie, de bétail, de poisson, de foin, de paille. Sans compter les articles indiqués plus haut, c'était eux aussi, mais surtout par voie de mer, qui fournissaient à la capitale de grandes quantités de bois à brûler. A mesure qu'augmentait la population de la ville, la demande allait aussi en croissant, et vers 1800 elle atteignait une hauteur considérable.

Dans le port, le mouvement n'était pas moins actif; même en hiver, alors qu'il était pris par les glaces, traineaux et piétons circulaient entre les navires emprisonnés dans la glace, et les transactions étaient fort animées.

En hiver des marchandises étaient aussi amenées en traineaux depuis Drøbak, et parfois les navires déchargeaient leur contenu ou prenaient leur chargement dans le fjord même, avec la glace pour quai.

Nous avons insisté avec quelque détail sur le commerce de notre ville, tel qu'il avait lieu vers la fin du XVIIIème siècle, parcequ'on peut ainsi se faire une idée assez exacte de sa vie mercantile non-seulement à cette époque même, mais pendant tout le siècle précédent. Aux modifications près qui pouvaient résulter de la diversité des conjonctures, des guerres

etc., les allures intimes du commerce de Kristiania avaint en somme fort peu changé au point de vue de sa technique, quoiqu'il eût acquis une extension bien considérable. Cette stagnation d'allures est surtout imputable au faible progrès des voies de communication.

Pendant les années qui précédèrent la guerre de 1807, la situation brillante du commerce et de la navigation réagit comme de juste sur les autres branches d'activité et donna plus que jamais auparavant un vif essor au bien-être général. On s'est pendant bien longtemps rappelé cette epoque comme l'âge d'or de l'industrie norvégienne, attendu qu'il y avait une masse de numéraire en circulation et que toutes les valeurs avaient haussé en conséquence d'une façon peu naturelle. Mais comme ce mouvement était dû à des événement extérieurs, qui furent en 1807 l'objet d'un revirement dans le sens absolument opposé, la réaction fut d'autant plus violente, et les fortunes furent l'objet de grands cataclysmes.

L'Angleterre qui, une fois déjà pendant les guerres de la révolution (en 1801), avait assailli la flotte dano-norvégienne dans la rade de Copenhague, sans pourtant réussir à l'anéantir, revint en 1807 dans la même ville avec les mêmes intentions, et força après un violent bombardement le roi de Danemark et de Norvège à lui livrer toute sa flotte de guerre. Il s'ensuivit une déclaration de guerre contre l'Angleterre et l'année suivante contre la Suède. Il va sans dire que ces événements réduisirent à néant le commerce norvégien: aussi la période 1807—1814 fut-elle une des plus agitées, et pour certaines années des plus mal-

heureuses et des plus tristes qu'ait jamais vues notre pays; ces calamités se firent sentir à Kristiania d'une façon plus terrible que nulle part ailleurs. Toutes les transactions avec l'Angleterre cessèrent tout-à-coup, et comme quantité de bois se trouvaient en route, l'embargo fut mis sur eux dans les ports d'Angleterre, ou bien on les vit capturer en mer avant même de savoir que la guerre fût declarée. Les corsaires anglais bloquèrent le Cattégat, ce qui rendit presque impossibles les arrivages de grains danois, surtout lorsque les hostilités eurent éclaté avec la Suède: de nouveaux impôts furent levés sur les bourgeois de la ville, qui durent en même temps fournir le logement à nos propres troupes et aux prisonniers suédois. Le monde commercial de Kristiania se montra d'ailleurs dans ces circonstances prêt à faire de grands sacrifices et à venir an aide aux nécessiteux: il fit tout ce qui dépendait de lui pour adoucir la misère et les maux de la guerre. C'est ainsi que les bourgeois fondèrent une Société générale en 518 actions à 100 rdl. pour assurer l'arrivage des grains, et tant que dura la guerre, ils prirent une part très-active à l'approvisionnement de l'armée.

En 1808 et 1809, le port fut complètement bloqué. Mais avant déjà qu'on n'eût, en 1809, fait la paix avec la Suède, on avait, en vue d'approvisionner la Norvège, établi une espèce de navigation neutre entre le Danmark et la Norvège, plus tard aussi sur l'Angleterre, qui ne pouvait se passer de bois norvégiens; cette navigation était basées sur des *licences*, qui étaient délivrées moyennant finance par le chef de l'escadre britannique stationnée à Gothembourg. Il en résulta

un commerce des plus actifs avec l'Angleterre, qui reçut en peu de temps une telle quantité de bois, que le marché se trouva encombré dès la fin de 1810. Les beaux jours étaient donc passés: néanmoins ce commerce continua encore jusqu'en 1812.

On exigea plus tard, pour délivrer des licences, que les navires norvégiens emportassent chex eux des denrées coloniales et des produits anglais manufacturés en échange de leurs bois. Le commerce sur licences auquel les négociants et les armateurs de Kristiania prirent une part active, fit au début affluer le numéraire, mais donna aussi lieu à des spéculations irréfléchies, et fut cause que la ville finit par être encombrée de produits anglais manufacturés, alors qu'on souffrait d'un manque de vivres presque absolu.

Pour l'année 1812 et surtout pour 1813, année où éclata de nouveau la guerre avec la Suède, les registres des douanes, tant à l'entrée qu'à la sortie, témoignent d'un déclin considérable des échanges. C'est ainsi qu'en 1811, 1812 et 1813 Kristiania n'im porta en tout que 25 700, 7 000 et 2 300 hectol. de céréales (seigle, orge, avoine et malt réunis). Et pendant ces mêmes années les quantités de bois exportées furent de 103 500, 36 800 et 14 300 métres cubes.

Une circonstance qui, tant que dura l'union avec le Danemark, contribua sur une large échelle à retarder le développement commercial de Kristiania, fut l'absence de banques et de moyens d'échange. Ajoutons-y que pendant le premier tiers du XVIIIème siècle, en raison de la qualité irrégulière et défectueuse de la monnaie frappée, le système monétaire était dans un

complet désarroi. Dès l'année 1695, du papier-monnaie avait circulé en Norvège; mais une banque fiduciaire ne fut établie pour les deux royaumes unis qu'en 1736; à cette époque une compagnie de Copenhague reçut pour 40 ans la concession d'une banque d'assignation, de change et de prêt »dans l'intérêt du commerce et des manufactures, ainsi que du maintien d'un crédit loyal, sûr et inébranlable«. Cette banque, qui porta le nom de »Kurantbanken« avait le droit de prêter de l'argent contre nantissement et moyennant garantie, et d'escompter des traites et des obligations endossées. Mais l'avantage ne fut pas grand pour le commerce de Kristiania. En 1742 on proposa, mais sans obtenir l'assentiment du gouvernement, l'établissement d'une monnaie spéciale en Norvège, la disette monétaire étant alors à son comble à la suite de mauvaises années. Kristiania avait jadis eu sa propre monnaie, mais celle-ci avait été supprimée dans la seconde moitié du XVIIIème siècle. Le fond social de la »Kurantbank« ayant en 1760 été porté à 2 millions de rdl., il fut question de lui donner une succursale à Kristiania, et les négociants tant de cette ville que de Drammen, témoignèrent beaucoup d'intérêt pour ce projet; la direction de la banque réserva même 553 actions à cet effet, mais le plan ne se réalisa pas, les Norvégiens exigeant qu'on leur fît d'abord connaître la situation de la banque, communication à laquelle celle-ci ne voulut pas consentir.

Dans le décennium suivant, on projeta de nouveau, mais sans résultat, la fondation d'une banque nationale spéciale à la Norvège; et il en fut encore une fois de même en 1795.

Dans cette période et par suite de sa navigation et de son commerce si florissants, la Norvège présentait toutes les conditions requises pour des finances solides et bien établies, et elle contribuait même à cet égard à améliorer les cours de la bourse de Copenhague, où se négociaient en si grand nombre les traites norvégiennes sur l'Étranger, et plus spécialement sur l'Angleterre. Cet appui était d'autant plus nécessaire que le gouvernement faisait fréquemment de grosses émissions de billets, qui déprimaient continuellement les cours, au grand détriment du crédit norvégien au dehors. Copenhague était le centre de toutes les opérations de Kristiania. Les traites que les négociants de cette dernière ville avaient à émettre sur l'Angleterre étaient négociées à la bourse de Copenhague, et lorsqu'il y avait empêchement ou difficulté à cet égard, les négociants norvégiens se trouvaient placés dans une situation parfois sans issue.

Notre commerce était entièrement à la merci des financiers de Copenhague, et ceux-ci semblaient ne se sentir nullement tenus d'assister leurs clients dans les moments difficiles. Le gouvernement commun n'osait pas de son côté déplaire aux matadors de Copenhague en dérivant une part des affaires sur Kristiania. Ces opérations avec la Norvège étaient excessivement importantes pour Copenhague: cela résulte clairement de ce qu'une seule et unique maison danoise acheta de mars 1811 à mars 1812, à la bourse de Copenhague, des traites norvégiennes sur l'Angleterre pour une somme de £ 425 000.

Kristiania n'avait pas même une bourse où l'on pût fixer des cours et négocier du papier. Certes,

on en avait créé une en 1708, mais elle s'était bien vite éclipsée, et ce fut en 1818 seulement que notre capitale eut enfin sa bourse commerciale.

Pendant la dernière cinquantaine de l'union avec le Danemark, la Norvège fut entrainé par lui dans un chaos financier qu'il fallut ensuite plusieurs dizaines d'années pour débrouiller, et qui contribua puissamment à retarder l'épanouissement économique de la ville de Kristiania. Il va sans dire que la situation fut au pis après la déclaration de guerre, alors que la communication entre les deux capitales se trouva coupée. En 1813, l'état fit banqueroute et réduisit son papier-monnaie au sixième de sa valeur nominale, ce qui occasionna de nombreux bouleversements dans les fortunes, et réduisit considérablement le capital des riches bourgeois. Mais la misère générale dont souffrit alors la Norvège, donna lieu à un grand sentiment de solidarité vis-a-vis des créanciers. Un intérêt de 4 % fut alors celui qu'on appliqua entre soi, et dans ce moment de gêne publique on considéra comme une honte de demander davantage. La plupart des échéances furent remises ou retardées, et l'on suspendit l'effet du papier en circulation.

La navigation de Kristiania fut pendant les deux premiers tiers du XVIIIème siècle principalement passive, et sa marche fut plutôt rétrograde. Ainsi, en 1767, la ville n'avait que 7 navires en propre, tandis qu'Arendal en comptait 71, Trondhjem 67 et Bergen 54. Toute la flotte commerciale du pays était alors de 594 navires avec un tonnage total de 25 400 lasts de commerce (60 000 tonneaux de registre). Il faut

cependant remarquer que plusieurs armateurs de Kristiania étaient partenaires dans des navires appartenant à d'autres villes, surtout à Arendal. Mais somme toute la flotte commerciale de Kristiania était insignifiante. Aussi tard que 1778, on n'y trouvait que 13 navires, et Kristiania occupait le 8ème rang parmi les ports marchands de la Norvège. Plus tard, cette flotte s'accrut rapidement et en 1782, elle comptait 33 navires, jaugeant ensemble 2442 lasts de commerce, en 1793 son effectif était de 40 navires. Sur ce nombre 19 étaient de gros navires, dont 14 appartenaient à Bernt Anker, qui à la fin du siècle, à ce qu'il rapporte lui-même, possédait en tout 40 navires.

En 1792, il entra 521 navires à la douane de Kristiania, et il sortit 518.

La cause de cet épanouissement rapide est à rechercher dans le trafic avantageux qui, entre autres pour les navires norvégiens, fut une conséquence de la guerre de l'indépendance américaine, alors que les grandes nations maritimes, Angleterre, Hollande et France, étaient impliquées dans les hostilités, l'état dano-norvégien devenant ainsi le premier en importance des pays maritimes neutres. A cette époque et pendant celle qui suivit, lorsque les guerres de la Révolution ravagèrent les grands pays maritimes d'Europe, tandis que notre pays conservait sa neutralité jusque 1807, la navigation de Kristiania cessa d'être passive pour devenir active.

Jusque là la majeure partie des affrêtements, faits en vue de l'enlèvement de nos bois avaient été conclus avec des navires étrangers, surtout anglais: à partir de ce moment, ce furent des navires norvégiens

qui se chargèrent, en majeure partie, du transport de nos bois vers l'Angleterre.

On voit, p. ex., que sur les 208 chargements de bois qui, de 1804 à 1806, se rendirent en moyenne chaque année de Kristiania en Angleterre, 61 seulement furent transportés sur navires anglais, tandis que 147 le furent par navires norvégiens, sans qu'on sache au juste combien de ces navires avaient Kristiania pour port d'attache.

On voit aussi en 1806, deux navires danois transporter des bois de Kristiania en Angleterre. Sur les bois transportés en Danemark, soit, année moyenne, 197 chargements de 1804 à 1806, la plus grande partie, soit 188, le furent par navires danois, dont la plupart étaient suivant toute probabilité arrivés dans notre port avec des grains et d'autres marchandises, tandis que 9 chargements seulement quittaient notre port, à destination du Danemark, sur des bâtiments norvégiens.

Vers la France, presque tous les bois étaient frétés par navires norvégiens, quelques chargements seulement dans des bâtiments danois. Il semble d'ailleurs que vers la fin du siècle Kristiania ait été le centre d'une navigation relativement considérable; c'est ainsi qu'en 1793, 12 des 40 navires de la ville faisaient le trafic avec les Indes occidentales.

Dans ces temps troublés, la navigation était somme toute affaire assez aléatoire. Ainsi, dans son testament, Bernt Anker, qui était vers la fin du dernier siècle notre principal marchand de bois et armateur, déclare avoir perdu 500 000 rdl. sur ses navires.

En raison de la navigation active qui avait lieu

avec l'Angleterre, il est clair que la rupture subite de la paix, ainsi que les entreprises de corsaires anglais, et la confiscation des navires norvégiens dans les ports anglais, qui en furent la conséquence, avant même que la guerre fut officiellement déclarée, durent lui être fatales. La flotte de la ville, qui en 1806 se composait de 77 bâtiments avec 3 603 lasts de commerce (contre 44 navires et 3 592 lasts à la fin de 1800) était maintenant moins affectée par une réduction, et les bons frêts obtenus à l'époque des licences en 1810—12 donnèrent en outre lieu à beaucoup de constructions nouvelles. C'est ce qui peut expliquer comment il se fait que la flotte commerciale de Kristiania comptait encore en 1817 77 navires, d'un tonnage total de 3 957 lasts de commerce.

C'est en vain que la commission norvégienne de gouvernement chercha à inspirer au gouvernement danois des sentiments conciliants et à le décider à se prêter aux négociations offertes par le gouvernement anglais; elle ne réussit pas à le convertir. On défendit de la façon la plus rigoureuse toutes relations avec l'Angleterre, même par l'intermédiaire de navires neutres; la Norvège perdit ainsi le bénéfice d'un commerce avec l'ennemi sous pavillon neutre, avec la tolérance des autres puissances belligérantes. Le commerce sur licences, dont nous avons parlé plus haut, donna lieu à un épanouissement du commerce maritime de Kristiania qui n'eut que peu de durée, mais qui fut d'autant plus prononcé. Le fret des bois atteignit une hauteur incroyable; c'est ainsi que pour les premiers chargements destinés à l'Angleterre, on paya jusqu'à 6 et 8 £ par 100 planches calculées.

Pendant la durée des hostilités, la ville se débarrassa aussi d'une grande partie des bâtiments danois qui avaient jusqu'alors effectué presque tout le fret des grains destinés à la Norvège: désormais ce fret fit en majeure partie retour à des navires norvégiens.

L'industrie de Kristiania et des environs ne fut dans cette période l'objet d'aucune augmentation notable, ni comme quantité, ni comme qualité. C'étaient les scieries et les forges qui élargirent surtout le cercle de leurs opérations, les conjonctures favorables pour leurs produits, concentrant tout l'intérêt sur elles. Ce qui contribuait beaucoup en revanche à retarder les progrès de l'industrie, c'était l'absence regrettable d'institut financier, attendu qu'il était difficile d'obtenir des emprunts auprès des particuliers.

Comme établissements industriels dans la ville ou dans les environs, on mentionne tout d'abord en 1796 les papeteries dont il a déjà été parlé, dont le nombre était maintenant de 3, et qui fabriquaient annuellement pour 16 à 17 000 rdl. et occupaient environ 100 personnes. Cependant le produit était de qualité inférieure, attendu qu'on avait peine à se procurer une quantité suffisante de chiffons. Le moulin à huile, avec savonnerie, établi à la fin du siècle précédent, était encore en exploitation, ainsi que le vieux chantier »de la Grue«. De plus il y avait une »excellente« vinaigrerie, une brasserie, 6 filatures de tabac et une fabrique de pipes qui ne subsista que pendant peu de temps, une corderie datant de 1772, une fabrique de maroquin, et une de cuir de Cordoue, qui durèrent toutes deux assez peu, une fabrique de

cire à cacheter, une fabrique de poteries, deux tuileries et un moulin à poudre. Une fabrique de cardes pour lainages, dans laquelle 100 enfants trouvaient à s'employer, avait ausst été quelque temps en train, mais on dut la fermer en 1796, faute d'écoulement pour les produits, quoique pendant un temps assez long, on eût prohibé l'importation des cardes dans tout le diocèse d'Akershus, à la condition que le propriétaire de la fabrique entretînt des magasins de détail à Kristiania, Fredrikshald et Drammen. Il y avait encore depuis 1785 une distillerie de genièvre. L'alunerie d'Oslo était encore en exploitation, et fabriquait de l'alun, du rouge d'Angleterre et de la potasse. Il y eut aussi pendant quelque temps une usine à cuivre au voisinage de la capitale. Disons enfin que la maison d'arrêt, qui était le seul établissement représentant l'industrie textile, fabriquait divers tissus grossiers etc. Elle avait vers 1769 un effectif de 150 personnes, dont un certain nombre travaillaient à la teinturerie et à la filature de tabac annexées à cette maison de détention.

On avait après 1780 installé une »maison de travail et de filature« pour les gens sans travail, mais elle ne fut que de peu d'importance. Une autre branche de l'industrie de la capitale était la fabrication des conserves d'anchois et leur exportation.

Le long de l'Akerselven, les scieries et les moulins à eau déployaient toujours une grande activité, et vers le milieu du siècle on parle d'installations industrielles le long de la rivière de Lysaker, à l'ouest de Kristiania: il y avait une clouterie et une fabrique d'amidon et de poudre à poudrer, qui appartenaient

alors au poète *Tullin.* En outre, des capitaux appartenant à la ville de Kristiania étaient assez fortement engagés dans des entreprises extra-urbaines. Les forges faisaient alors de bonnes affaires, et augmentaient constamment leur production. Les forges de Moss installèrent vers la fin du siècle une fonderie de canons, qui entreprit les fournitures pour la flotte dano-norvégienne, et dont les produits étaient appréciés. D'ailleurs la production de ces forges se bornait à des articles grossiers en fer forgé ou fondu, et à toutes les forges se trouvaient annexées des clouteries. Il y avait encore d'autres clouteries, p. ex. celle de Lysaker, déjà mentionnée. De 1766 à 1797, l'importation et l'emploi des clous étrangers furent prohibés dans les diocèses d'Akershus et de Kristiansand.

L'industrie manuelle de la ville, qui ne rentre pas dans le plan du présent livre, était restée à un niveau relativement bas.

Quant aux communications postales avec l'intérieur et l'Etranger, voici ce qu'on lit dans une description de Kristiania datant de 1796. »Dans cette ville aboutissent les postes venant de toutes les autres villes et c'est d'ici que la poste part pour toutes ces villes. La poste de Copenhague arrive tous les jeudis, et repart le samedi à 5 h. d'après-midi. Le même jour à midi partent, été comme hiver, les postes pour Bergen et Trondhjem.

L'express norvégien, qui arrive de Copenhague toutes les 6 semaines, y porte et en rapporte les paquets, l'argent, les matières précieuses etc. Pour chaque lettre par poste montée pour Copenhague ou en arrivant, le port est de 12 skill., et il en coûte

autant de Kristiania à Trondhjem, et au poids sur le pied de 24 skill. par once.« A la fin du XVIIIème siècle, la poste avait commencé à être expediée deux fois par semaine en Danemark; mais cet arrangement cessa lors de la guerre, qui apporta la perturbation dans toutes les communications. Toutefois, ce service postal fut repris après le rétablissement de la paix.

Les communications par terre avec les autres villes et les autres districts étaient fort difficiles en raison des routes encore fort insuffisantes, et aucun changement notable ne fut à signaler à cet égard dans tout le courant de XVIIIème siècle.

KRISTIANIA de 1814 à 1900.

Période de 1814 à 1850.

Le changement si radical qui eut lieu dans la situation de la ville de Kristiania lors qu'elle devint une véritable capitale par la dissolution de l'union avec le Danemark, constitue un tournant dans l'histoire de notre ville.

Certes, elle avait dès la déclaration de guerre en 1807, alors qu'au point de vue administratif elle se trouvait abandonnée à elle-même, été le siége du gouvernement, et eu les avantages tout comme les charges d'une capitale; mais en 1814 seulement la ville vit cette situation consolidée par la séparation complète entre la Norvège et le Danemark. L'état de guerre si prolongé, si onéreux et si démesurément dispendieux pendant lequel les plus riches bourgeois de Kristiania avaient fait de grands sacrifices, avait épuisé ses forces et fait décliner fortement sa fortune. La transition fut d'autant plus sensible que, comme nous l'avons vu, les années qui précédèrent la guerre avait fourni à sa population industrielle des résultats

tout-à-fait exceptionnels. Le capital ainsi mis de côté fut tout-à-fait le bienvenu, et c'est grâce à lui que les années de guerre ne causèrent pas à la Norvège et à sa capitale un détriment encore bien plus grand.

Cependant, la paix conclue en 1814 ne se traduisit pas immédiatement par un mieux sensible. Le commerce et la navigation, ces deux ressources principales de la ville, restèrent fortement déprimés en raison de l'épuisement qui s'était emparé de l'Europe entière si lasse de combats; mais il y eut en outre tout d'abord plusieurs mauvaises années, non-seulement pour l'agriculture norvégienne, mais pour celle de toute l'Europe.

A cette lutte journalière pour l'existence à laquelle le peuple norvégien rappelé à la vie dut se livrer pendant les premières années de son indépendance, vint s'associer un travail sérieux et extensif de la part de l'assemblée nationale et du peuple entier en vue de poser les fondements du développement intérieur de la nation, travail souvent accompagné de doutes sur l'aptitude du pays à voler de ses propres ailes. Cette mission de relèvement, destinée aussi à mettre de l'ordre dans le chaos de nos finances, ne pouvait s'accomplir qu'au prix de sacrifices considérables de la part de la génération qui vivait alors, et ce sera à jamais la gloire de cette génération, d'avoir assumé les premières charges écrasantes pour préparer les voies aux générations à venir. Mais il va sans dire que ce travail contribua à retarder d'abord le développement matériel, tant dans le pays

en général que plus particulièrement dans la capitale.

Toutefois les résultats des recensements montrent que pendant les années 1815 à 1825 la population de Kristiania s'accrut considérablement. Le recensement de 1815 n'accusait un accroissement depuis 1801 que de 9 527 à 10 886 âmes dans les limites de la ville (y compris la forteresse). Au recensement suivant, celui de 1825, la population était de 15 359, c. a. d. qu'en 10 ans elle avait augmenté de plus de 40 %. Si l'on y comprend les faubourgs, on arrive au chiffre de 19 061 âmes. Mais le mouvement d'accroissement des fortunes fut bien plus lent; une grande misère régnait dans la classe ouvrière, surtout dans les faubourgs, et les progrès de l'ivrognerie occasionnaient de grandes plaintes, la destillation de l'eau-de-vie ayant été rendue libre en 1816. Ce fut seulement au commencement des années qui suivirent 1830 que les fortunes commencèrent à progresser sensiblement sous l'influence des promesses d'avenir du commerce d'exportation et d'un regain de solidité dans les finances. Des édifices considérables et luxueux pour l'époque s'élevèrent peu à peu dans nos rues, le prix des immeubles et des loyers alla régulièrement en croissant et le nombre des bourgeois se livrant au com merce et à l'industrie augmenta rapidement.

La progression subit un temps d'arrêt lorsqu'en 1833 le choléra vint faire plus de 800 victimes; à deux reprises aussi, pendant les années qui précédèrent 1840 et 1850, il y eut des stagnations dans l'activité qui retardèrent un peu la formation du capital. Tandis que le rapport quinquennal du préfet pour 1840—45

dit que la situation économique parait s'être généralement améliorée, le rapport suivant dit que la ville semble, somme toute, n'avoir guère fait de progrès comme richesse. Le produit des contributions communales ne montre pas non-plus grande croissance au cours de ces dix années.

Le recensement de 1835 s'était chiffré pour Kristiania par 18 305 habitants (avec tous les faubourgs 23 121): la capitale se trouvait donc dépasser Bergen, qui avait jusque là tenu la tête, mais qui n'avait en 1835 que 22 839 hab. En 1845, Kristiania (avec les faubourgs) avait 31 703 et Bergen 23 529 habitants, tandis que Trondhjem comptait 14 778 âmes et Stavanger 8 646. Mais dans les limites des villes, la population était plus grande à Drammen (8 376) et à Kristiansand (8349) qu'à Stavanger (6619).

La population habitant le territoire de Kristiania, qui en 1801 formait 11,1 % de la population urbaine totale du pays, en formait en 1845 17,4 % et à la fin de 1897, elle s'élève à environ 35 %.

Commerce. L'espoir d'une vie nouvelle dans le domaine des intérêts matériels, avec lequel le commerce de Kristiania avait salué la suspension des hostilités avec l'Angleterre et la Suède, ne fut pas justifié par la réalité; bien au contraire les longues et miséreuses années de guerre furent suivies d'une période de paix pendant laquelle les ressources pécuniaires de la bourgeoisie active furent si possible, encore plus précaires que pendant la guerre. Beaucoup de circonstances s'allièrent pour amener ce résultat. Nous avons déjà dit qu'à la conclusion de la paix,

toute l'Europe belligérante était comme paralysée; tout commerce, toutes transactions étaient presque annihilés. Les prix des marchandises norvégiennes avaient beau être bas à l'étranger, elles avaient peine à trouver acheteur. Nos finances étaient dans la perturbation la plus complète. La guerre avait en grande partie interrompu nos bonnes relations commerciales si avantageuses avec le dehors, et surtout avec l'Angleterre, et la création de relations nouvelles se trouvait entravée non-seulement par le crédit défectueux résultant du désordre financier, mais aussi par des difficultés douanières de différent ordre.

Pendant l'union avec le Danemark, les deux pays avaient été considérés comme un seul et même marché: de fait, toutes les transactions entre les deux peuples étaient libres. Kristiania avait le principal écoulement de ses fers et de sa verrerie dans le Danemark, qui était aussi preneur pour beaucoup de bois, et en revanche le pays fournissait à la ville ses approvisionnements les plus essentiels, non seulement en grains, en denrées alimentaires, et en divers articles manufacturés, mais aussi pour une grande part ses denrées coloniales et les produits de l'industrie étrangère.

Les avantages réciproques résultant de cette situation furent brusquement anéantis par la dissolution de cette union de 400 ans, et les produits exportés par nous perdirent le marché privilégé qu'ils avaient eu jusqu'alors en Danemark. De plus, l'Angleterre qui, pour les bois, était notre principal client, avait pendant la guerre et au bénéfice des produits forestiers du Canada, grevé les bois de Norvège d'un

droit d'entrée inoui (de 150 à 300 % *ad valorem* au port d'embarquement), en même temps que par suite de règles absolument arbitraires pour le calcul des droits, la Norvège était de fait traitée bien moins favorablement dans ses exportations que la Suède, l'Allemagne et la Russie.

Nous trouvons, en dépit de ces conjonctures défavorables, qu'au courant des premières années de paix, les exportations de Kristiania furent considérables en ce qui est des articles principaux. Cela venait de ce que les habitants furent bien forcés de réaliser à tout prix leurs stocks considérables, afin de se procurer l'argent comptant dont ils avaient besoin et les articles de première nécessité.

On comprendra pourtant sans peine que les conséquences désastreuses des guerres qui avaient précédé devaient à la longue influer d'une façon ruineuse sur les maisons les plus solides. Des faillites commencèrent à avoir lieu en 1817, et il en y eut d'autres encore les années suivantes. A la fin de 1819, le manque de numéraire et la stagnation de toute industrie força la plus grande maison de bois du pays, *le fidéicommis Anker,* dont nous avons déjà parlé, à suspendre ses paiements, et en 1821 son exemple fut suivi par la seconde maison de la ville comme importance, la maison *Collett & fils.* A la même époque, il y eut également faillite de plusieurs maisons anciennes et considérées. Plusieurs de ces faillites furent à ce qu'il semble, précipitées par une conflagration considérable qui, le 4 mai 1819, réduisit en cendres des approvisionnements considérables de bois sur les chantiers de la capitale. Cet incendie détruisit des

bois non-assurés pour environ 750 000 kroner, et sur ce chiffre un tiers à peu près appartenant au fidéicommis.

On peut dire que la chûte de ces vieilles et puissantes maisons ouvre une ère nouvelle dans l'histoire du commerce de la ville.

Pendant de longues années, c'était elles qui avaient dominé absolument toute la situation économique; elles durent maintenant céder la place à des hommes nouveaux ayant des capitaux et des capacités suffisantes pour reprendre les propriétés forestières des maisons faillies à des prix fortement réduits, et fonder ainsi toute une nouvelle série d'importantes maisons dans le commerce des bois. Les vieilles fortunes avaient disparu pour se reconstituer dans d'autres mains.

Plusieurs des maisons qui se placèrent alors au premier rang dans cette branche, p. ex. *Tho. Joh. Heftye & fils*, *Westye Egeberg & Cie.*, appartiennent encore aux maisons les plus importantes et les plus renommées de Kristiania*).

Les années immédiatement avant et après 1820 furent très mauvaises pour les affaires. Cependant, il commença en 1823 à se produire à l'ètranger une hausse sur les bois; par suite, cette année et les deux qui suivèrent, furent signalées par une extension considérable des transactions qui furent surtout animées et avantageuses en 1825. Les recettes des douanes

*) Au 15 février la première de ces maisons va n'exister plus qu'en liquidation, attendu qu'à cette date, elle va être incorporée dans une nouvelle grande banque: «Centralbanken for Norge». Elle se consacrait d'ailleurs exclusivement depuis un certain nombre d'années aux affaires de banque.

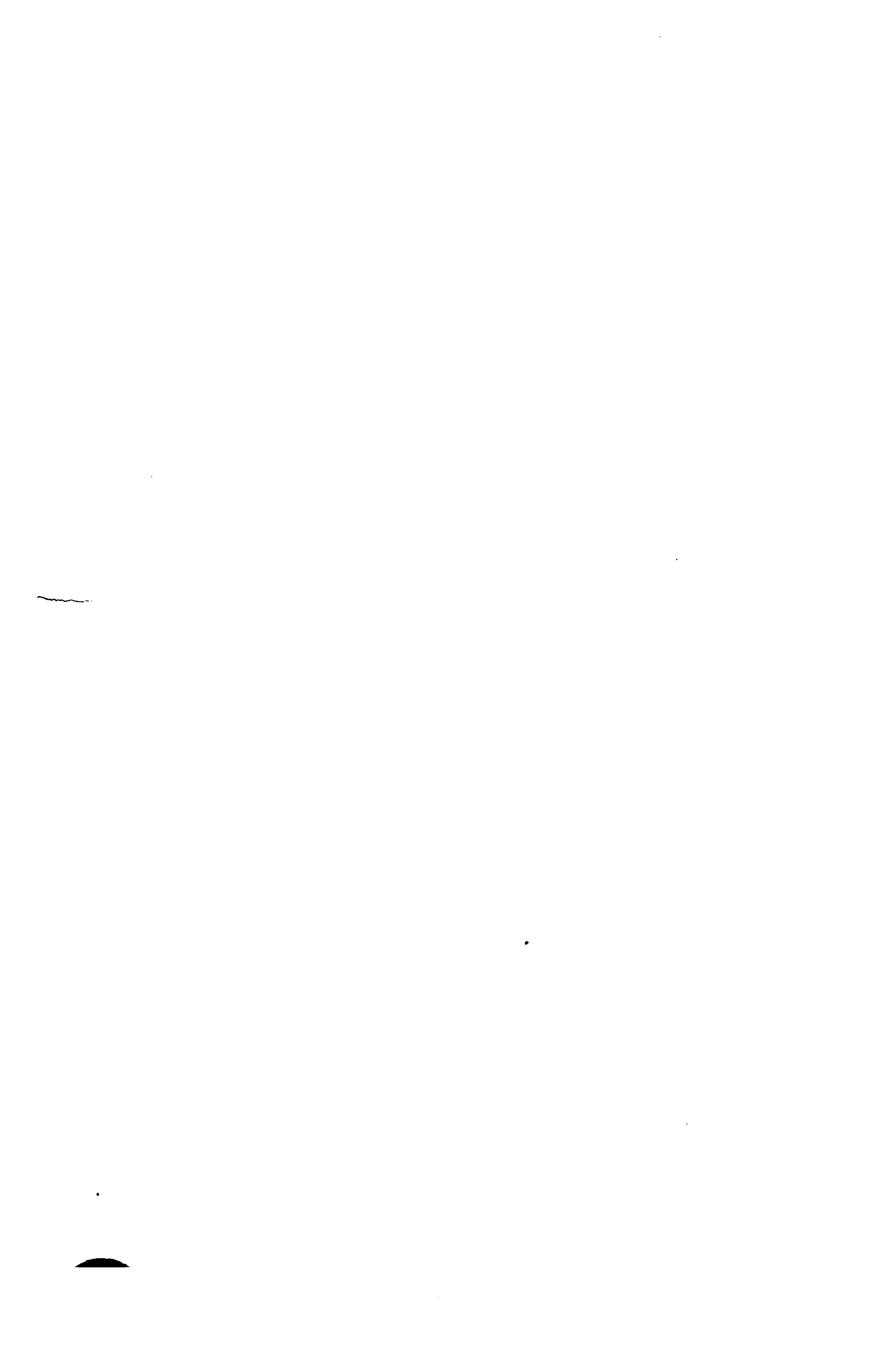
de Kristiania qui pour 1815 à 1817 étaient évaluées en moyenne à 400 000 kr. environ, s'élevèrent en 1823—1825 à environ 1 million.

Cependant ces belles affaires ne durèrent guère. La crise commerciale qui éclata en Angleterre en 1825 déprima de nouveau le prix de nos articles d'exportation qui furent déjà si bas en 1826 que le gouvernement se vit forcé à des réductions considérables des droits d'exportation sur les bois, les métaux et le poisson. (Ce dernier n'avait d'ailleurs encore que peu d'importance directe pour Kristiania.) Cette mesure ne contribua pourtant pas sensiblement à faciliter l'écoulement de nos produits, et le Storthing extraordinaire de 1828 crut devoir contracter un emprunt de 1 200 000 Kroner pour venir en aide aux commerçants du pays et aux autres industriels. Il en résulta bien un certain allégement, mais on ne put empêcher que plusieurs des vieilles maisons qui avaient jusqu'à lors réussi à surnager, ne se vissent aussi submergées. C'est alors que la faillite emporta les deux principaux exportateurs des districts forestiers du Glommen et de Fredrikshald, les anciens ministres *Tank* et *Rosenkrantz.* On prétend, pour expliquer ces faillites, qu'on n'avait à cette époque pas encore appris d'une façon générale à régler ses ventes sur la situation du marché, mais qu'au lieu de cela, on envoyait sa marchandise en consignation et qu'en raison du malheur des temps, on en retirait ainsi moins que les bois n'avaient coûté à produire.

La lutte avec les conjonctures défavorables fut encore rendue plus âpre pendant toute cette période par suite du manque de numéraire, l'unique banque



Vue du Moulin de Bjoelsen



qui existât alors dans le pays étant comme nous le verrons tout-à-l'heure, administrée suivant des principes tels, que le monde des affaires ne trouvait en elle qu'un appui fort insuffisant.

Ce ne fut qu'en 1833 que la vie commerciale de la capitale de la Norvège commença à prendre un développement durable: c'est encore les bois qui tiennent la tête. Il est vrai que les droits prohibitifs établis en Angleterre sur cet article avaient fortement réduit son débit dans ce pays, surtout en ce qui concerne les bois les plus chers; mais à titre de compensation, nos négociants en bois s'étaient peu à peu créé un marché nouveau et fort avantageux en France. La richesse croissante de ce pays fut cause que l'usage des planchers en bois devint de plus en plus général dans la classe populaire, et en effet, c'étaient surtout des planches qu'on vendait en France, tandis que l'Angleterre continuait à prendre une certaine quantité de madriers.

Le Danemark, y compris Altona, était partie prenante pour les qualités plus ordinaires, mais en petite quantité. C'est ainsi que sur les bois exportés de Kristiania en 1835, soit 100 000 $m.^3$, il y en avait 60 % pour la France, 33 % pour l'Angleterre, $4^1/_3$ % pour le Danemark et $1^2/_3$ % pour Altona, tandis qu'en 1815, environ 94 % étaient à destination de l'Angleterre.

Pour les autres articles principaux d'exportation de Kristiania, les circonstances étaient alors moins favorables que pour les bois. Les fers et fontes moulées qui avaient perdu dans le Danemark leur marché privilégé, et qui y étaient désormais grevés

de droits considérables, étaient fort gênés par la concurrence suédoise et surtout anglaise, qui toutes deux s'appuyaient sur une bien plus grande richesse en combustible, et sur une technique bien plus avancée. Le Danemark restait cependant notre principal marché pour le fer en barres, et en recevait bon an mal an une quantité d'ailleurs fort variable (de 100 à 200 tonnes); le débit des fontes moulées avait lieu presque exclusivement sur le marché intérieur. Les verreries avaient aussi, avec le Danemark, perdu leur principal marché, mais elles trouvaient un meilleur débouché à l'intérieur. L'eau-de-vie de grains se vendait en quantités considérables à Bergen et dans le Nordland. Sur les autres articles, les anchois prenaient principalement le chemin du Danemark (et d'Altona), le cumin allait en Danemark, le bleu de cobalt principalement à Altona. Il faut y joindre encore une certaine quantité de peaux, de gibier, de tourteaux etc. C'est plus tard seulement que Kristiania a pris part sur une certaine échelle au commerce du poisson, mais dès lors, quelques centaines de barils de hareng s'expédiaient chaque année en Suède et en Danemark.

A partir de ce moment, un mouvement de progression remarquable se manifesta dans le commerce de la ville; et ce n'est qu'une fois ou deux, en 1839—42 et vers 1848, que ce mouvement subit des temps d'arrêt.

Pour les années 1839—42, le bas prix des bois sur les marchés de l'étranger semble avoir été une répercussion de la crise anglaise de 1836—39. Par compensation, les années 1843—47 et surtout l'année

1846 furent pour le commerce de Kristiania une période fort lucrative, pendant laquelle exportations et importations allèrent continuellement en croissant, et où les bois surtout se vendirent avec grand avantage. Ces conjonctures favorables, qui formèrent en réalité le début de l'essor pris par le commerce de la capitale pendant la seconde moitié du siècle, furent cependant interrompues un instant par la crise commerciale qui fut le contre-coup de la Révolution de 1848, dont les suites se firent sentir aussi chez nous en raison des grandes relations existant entre nos marchands de bois et le marché français. Les mauvaises années traversées par l'agriculture de 1846 à 1850 avec leur énorme hausse sur le prix des céréales, et le grand quantum importé contribuèrent aussi à modérer le mouvement ascensionnel.

Toutefois, grâce à la période brillante qu'avaient justement traversée les exportations de Kristiania, aucune des grandes maisons de la ville ne se vit alors forcée de déposer son bilan, bien que les faillites ne manquassent pas parmi les négociants en détail.

La situation était cependant si déprimée que le Storthing donna de nouveau au gouvernement pouvoir de contracter un emprunt public, destiné à soutenir le crédit du commerce norvégien. Heureusement la crise ne dura pas; dès 1849, il semble qu'il y ait eu un mieux sensible dans la situation commerciale.

En même temps que, sur la plupart des articles, le commerce d'exportation de la capitale progressait si fortement de 1814 à 1850, une croissance plus forte encore s'était manifestée sur les importations. Quoique

cette partie du commerce de Kristiania avec l'étranger ait toujours représenté des sommes bien plus considérables que son commerce d'exportation, nous avons dans ce qui précède dépeint en général l'histoire de notre commerce en nous attachant de préférence aux exportations; en effet, la quotité des ressources disponibles pour achats à l'étranger a de tout temps dépendu en toute première ligne des résultats des exportations, bien que le produit de la navigation et des transactions faites à l'intérieur ait toujours aussi contribué pour sa part à régler la quotité des importations. Il sera donc intéressant de rendre compte à grands traits de la marche suivie depuis 1814 par nos importations.

Jusqu'à cette date les importateurs de Kristiania avaient en général fait leurs importations par la voie de Copenhague; ils agissaient ainsi soit de leur propre mouvement, soit fréquemment contraints par des mesures gouvernementales destinées à favoriser le Danemark.

C'est à Copenhague aussi qu'avaient lieu la plupart de nos opérations financières. Ces rapports, qui s'étaient déjà plus ou moins relâchés pendant la guerre, reçurent le coup final de la dissolution de l'union, Copenhague ayant alors perdu sa situation comme intermédiaire pour les denrées coloniales et les produits industriels venant de l'Etranger (Allemagne, Angleterre, France etc.) Les droits prohibitifs établis en Angleterre sur les bois eurent un effet analogue sur le commerce d'importations de Kristiania, attendu qu'ils amenèrent une réduction considérable dans les exportations d'Angleterre et principalement

de Londres vers Kristiania en articles de manufactures et d'industrie. Au lieu de faire venir leurs marchandises de Copenhague ou de Londres, les Norvégiens s'adressèrent plutôt à Altona et à Hambourg, qui en fort peu de temps devinrent les principaux fournisseurs et les banquiers à peu près exclusifs des villes de Norvège. Ce qui contribua beaucoup à ce résultat c'est que les grandes maisons de ces deux villes se montrèrent disposées à accorder à leurs clients norvégiens le crédit dont ils pouvaient avoir besoin, et qu'ils eurent ainsi bientôt mainmise sur eux.

Avec Amsterdam, les négociants de Kristiania n'avaient que des relations assez restreintes, et les marchandises importées de cette ville consistaient surtout en denrées coloniales et quincaillerie.

L'union politique avec la Suède opérée en 1814 fut suivie de part et d'autre, dès l'année d'après, de lois de réciprocité (»Mellemrigsloven«) ayant pour but de faciliter les communs échanges par des dispositions réciproques de faveur. Ce traité de commerce resta en vigueur, sauf quelques modifications, jusqu'à l'année 1897; il ne réussit cependant pas, pendant la première moitié du siècle, à mettre de l'entrain dans les transactions entre les deux pays. Pour ce qui est de Kristiania, les importations de Suède se réduisaient presque aux fers et à la quincaillerie, ainsi qu'à diverses espèces de produits textiles.

On n'a pas des calculs statistiques, pour cette époque, sur le montant du commerce de Kristiania avec l'Etranger. Pour 1818, le statisticien *Kraft* évalue la valeur des importations à 3 800 000 kr. Pour 1851, on a calculé que les importations totales

de la Norvège s'élevaient à 54 millions de kr. D'après la répartition des droits de douane, un quart de cette somme, ou à peu près, concernerait la capitale, dont les importations vers le milieu du siècle auraient donc formé un montant de 12 à 15 millions de kroner. Les exportations étaient relativement insignifiantes, attendu qu'une évaluation correspondante ne les évaluait qu'à 1 750 000 kr. environ; le statisticien *Tvethe* dit que vers 1845 elles étaient de 1 400 000 kr.

Au point de vue des recettes douanières, Kristiania avait en 1825 atteint dans ses importations la même hauteur que Bergen. De 1825 à 1834, ce fut Bergen qui reprit légèrement la tête; mais depuis lors, Bergen fut distancé de plus en plus rapidement, si bien qu'en 1848, Kristiania importait 50 % de plus que Bergen. Pour les exportations, Kristiania resta longtemps encore bien inférieur à la métropole de l'Ouest, où les droits à l'exportation formaient en 1848 un total septuple de celui de la capitale. Remarquons toutefois que les droits d'exportations fournissent un critérium bien moins sûr que les droits d'importation, et qu'un calcul fait aux environs de 1845 établit que les valeurs exportées de Bergen sont quintuples de celles exportées de Kristiania, tandis que Stavanger et Drammen exportent le double, et Trondhjem 50 % de plus.

Afin de mieux élucider les progrès faits par le commerce de la ville pendant cette période, nous résumons ci-dessous les valeurs moyennes annuelles d'importation et d'exportation par un certain nombre d'articles:

Importations:	1815—18	1833—35	1848—50
grains (hectol.)	52 300	186 900	238 000
café (tonneaux)	112	317	972
sucre »	97	478	1 117
tabac en feuilles (tonneaux)	95	182	293
vins (litres)	64 600	148 200	243 100
Exportation:			
bois (m.³)	71 900*)	100 300	88 000**)
fer en barres (tonneaux)	46	131***)	202
fontes moulées »	215	47***)	»
cumin (hectol.)	1 950	1 980†)	4 879

Pour les autres articles importants d'exportation, on ne peut donner de chiffres sûrs, en raison des relevés par trop incomplets.

Pendant les trois périodes ci-dessus, les recettes des douanes furent de kr. 437 000, kr. 1 132 000 et kr. 1 757 000, mais il faut se rappeler que plusieurs réductions notables avaient eu lieu successivement dans les droits d'entrée.

En même temps que progressait son commerce avec l'étranger, Kristiania voyait aussi augmenter régulièrement le chiffre de ses affaires avec l'intérieur. La ville devint de plus en plus le centre commercial de tout l'Est, où la masse de la population et des détaillants de campagne venaient s'approvisionner de marchandises étrangères. Pendant tout le XVIIIème siècle, il est vrai, on avait défendu par principe tout

*) Années 1815—19.

**) Exportation exceptionnellement minime en 1848. Pour 1840—44, elle était en moyenne de 118 400 m³.

***) Pour 1835—39.

†) Pour 1833—36.

commerce dans l'intérieur, si bien que les paysans étaient forcés de faire dans les villes des tournées durant souvent plusieurs semaines, afin d'y faire leurs emplettes.

Pour ce qui est du diocèse d'Akershus, cette prohibition avait encore été renforcée par les priviléges octroyés à Kristiania en 1749; mais elle était, cela va sans dire, excessivement gênante pour les paysans, entravait les transactions, et il était difficile d'en contrôler la mise à exécution. Cependant, le roi avait permis en 1753 l'installation, sur divers points du diocèse, qui comprenait alors encore tout le diocèse actuel de Hamar, de quelques magasins ruraux de vente de détail, un p. ex. dans la sous-préfecture actuelle de Nordre-Østerdalen, un dans le Gudbrandsdalen etc., mais la condition *sine quâ non* étaient que les débitants acquissent le droit de bourgeoisie à Kristiania et payassent l'impôt dans cette ville: ils devaient en outre exclusivement s'approvisionner dans la capitale. On ne fit d'exception que pour les débitants qui furent autorisés à s'installer dans le Hallingdal et le Hadeland, à qui il fut permis de faire aussi des affaires avec Drammen. A mesure que le besoin d'avoir un plus grand nombre de ces négociants de campagne se fit plus impérieusement sentir, les autorisations devinrent de plus en plus nombreuses, si bien qu'en 1842 il y avait dans le diocèse d'Akershus 41 marchands de campagne payant l'impôt à Kristiania. Mais la loi commerciale de 1842 vint mettre fin à ces relations forcées entre la ville et les districts ruraux.

Tandis que, comme il vient d'être dit, la ville

avait pour les importations un marché démesurément étendu et artificiellement protégé, une grande quantité de ses marchandises d'exportation, surtout en fait de bois, gagnaient l'étranger par d'autres ports, principalement Drammen et Fredrikstad. C'est là ce qui explique en grande partie la disproportion entre les importations et les exportations de notre ville; ce qui rendait cette disproportion encore plus apparente, c'est que les marchands des petites villes environnant Kristiania importaient leurs marchandises étrangères par la capitale, faute de moyens directs de communication avec le dehors.

Un commerce de grande importance était celui que Kristiania entretenait directement avec les districts ruraux les plus proches. Cette ville en pleine croissance réclamait en quantités de plus en plus grandes les denrées alimentaires, les céréales, les pommes de terre, le foin, la paille, le bois à brûler etc., et elle constituait ainsi un débouché avantageux pour les campagnards des districts les plus voisins. Rien qu'en bois à brûler, Kristiania importait annuellement par voie de mer, entre 1831 et 1835, plus de 23 000 brasses (46 000 stères).

D'ailleurs, pendant toute le première moitié du XIX$^{\underline{\text{ème}}}$ siècle, le commerce suivit ses anciens errements; il augmenta seulement d'étendue, à mesure qu'augmentait le chiffre et l'état de fortune de la population, dont la preuve est fournie par l'accroissement ininterrompu des importations. L'amélioration des voies de communication agit aussi nécessairement dans ce même sens; mais n'arriva à jouer un rôle prépondérant, que dans la seconde moitié du siècle,

et pour cette raison, nous nous réservons d'y revenir plus tard.

Les vieux charrois entre Kristiania et Strømmen et les forges continuèrent sans changement pendant toute cette période et contribuèrent dans une forte mesure à augmenter les affaires faites par la capitale avec les districts ruraux appartenant à son diocése.

Les transactions s'amplifièrent aussi de façon notable avec la Norvège de l'Ouest et du Nord, après qu'on eut en 1827 établi un service régulier de bateaux à vapeur entre Kristiania et Kristiansand; ce service ne tarda pas à se complèter, et dès 1841, la capitale se trouva en communication régulière avec Hammerfest.

La preuve de l'activité mercantile toujours croissante de la ville est fournie aussi par le nombre de ses trafiquants. C'est ainsi qu'en 1815 il y avait 12 négociants en gros et 193 en détail; il faut y ajouter 241 revendeurs, vivandiers etc., ce qui fait en tout 446 personnes. Ce nombre diminua pendant les 4 lustres qui suivirent, si bien qu'en 1835, il ne dépassait plus 423: mais il ne tarda pas à remonter rapidement, et en 1850, il atteignit 667, dont 88 en gros, et 435 marchands de détail (dont 22 femmes ayant le droit de commercer). Il y avait en tout, en 1850, 1 374 personnes occupées au commerce, y compris environ 500 commis etc.

Dans les priviléges octroyés à Kristiania le 26 septembre 1749, la condition requise pour y acquérir le droit de bourgeoisie était d'avoir passé dans le commerce un certain nombre d'années d'apprentissage, et de disposer d'un capital d'au moins 500 rdl.,

dispositions qui, en somme demeurèrent en vigueur jusque 1842. Toutefois de 1818 à 1842, on fit passer de véritables examens aux aspirants à la bourgeoisie: ils devaient entre autres matières savoir lire et écrire à peu près correctement l'anglais, le français ou l'allemand. Une loi, en date du 20 août 1833, partagea les négociants en 5 classes: 1) les négociants en gros; 2) les marchands proprement dits ou en détail; 3) les revendeurs; 4) les vivandiers et aubergistes et 5) ceux qui, en vertu d'une autorisation, vendent au détail certains articles spéciaux.

La même loi édictait des règles précises concernant les droits. commerciaux de chaque classe, mais elles furent abrogées par une loi du 8 août 1842, qui de fait rendit le droit au commerce libre pour tous les bourgeois des villes. C'est cette loi qui est encore en vigueur; seulement le droit de commercer librement a été depuis lors étendu aux femmes.

La liberté indéfinie des transactions commerciales, tant dans les villes que dans les campagnes, a toutefois donné lieu depuis quelques dixaines d'années à une concurrence qui n'a pas été à l'avantage des saines transactions. Aussi le monde commercial a-t-il de plus en plus manifesté son désir de voir apporter des restrictions raisonnables au droit de négoce. Par suite le gouvernement nomma, en 1896, pour la préparation d'un nouveau code commercial une commission, dont les conclusions sont actuellement prêtes à être soumises à la discussion des législateurs. On revient dans ce projet aux conditions qui étaient exigées vers 1820—40, exigeant du futur commerçant, qu'il ait derrière lui un certain stage comme commis, ou

qu'il prouve d'autre façon qu'il est en possession des connaissances élémentaires les plus indispensables pour un commerçant.

La floraison des affaires dans notre ville fut tout spécialement entravée pendant la majeure partie de la période qui nous occupe par l'instabilité financière et la rareté du numéraire. Après différentes tentatives vaines faites en vue de remettre sur pied les *finances* désorganisées, lors de la séparation d'avec le Danemark, par une émission abusive de papier-monnaie, le Storthing de 1816 se vit forcé, pour établir des finances durables, de lever sur le capital et le revenu un impôt de 2 millions de speciedalers (8 millions de kroner) en argent, destiné à former le fonds social d'une banque nationale, qui reçut le nom de »*Norges Bank*«. La réalisation de cette somme relativement considérable offrit, en raison de la situation fort embarrassée, de grandes difficultés, non-seulement chez tous les petits négociants des villes, mais aussi chez leurs collègues plus fortunés, et il y a lieu de croire que cet impôt précipita la chûte de plusieurs des maisons de Kristiania. L'appui que le monde commercial était à titre de compensation en droit d'attendre de la nouvelle institution, — dont le siége principal fut placé à Trondhjem, tandis que Kristiania n'était doté que d'une succursale, — lui fit pourtant défaut. Sur les 4 millions de speciedalers, qui devaient être émis en billets, une part immodérée se trouva dès l'abord immobilisée en propriétés foncières, de sorte que fort peu resta disponible pour l'escompte des effets.

Remarquons aussi qu'au début les billets de la Banque n'étaient pas remboursables en argent et que

leurs cours furent par suite l'objet de fluctuations considérables. Le remboursement au pair ne fut pas non-plus, comme on l'avait décidé à l'origine, mis en vigueur au 1er janvier 1819, mais on le différa jusqu'en 1842, époque où le développement naturel des finances rendit nécessaire cette mesure qui eût pu à la vérité être réalisée sans grande difficulté dès les années qui suivirent 1820.

Les variations continuelles des cours faisaient un tort considérable au crédit du pays et à son commerce à l'étranger, et rendait impossible tout calcul certain en matière d'affaires; tandis que les cours des billets était en juillet 1822 tombé à 220 %, il remonta en 1825 à 111½ % pour retomber en 1832 à 139 %, et remonter plus tard jusqu'au pair, qui fut atteint en 1841.

La succursale de la Banque de Norvège fut la seule institution financière de Kristiania jusqu'en 1822, époque où se fonda la Caisse d'Epargne de Kristiania (*»Kristiania Sparebank«)* ayant pour but d'encourager l'esprit d'économie »chez les personnes des deux sexes, mais surtout chez les ouvriers et les domestiques«; mais elle devait en outre servir d'institution de prêt. Dès le début, elle contribua dans une certaine mesure à faciliter les emprunts pour l'industrie, et elle a ainsi bien mérité du développement économique de la ville. Les prêts avaient surtout lieu contre nantissement et contre des obligations endossées tandis que l'escompte des traites n'avait lieu que dans une mesure plus restreinte.

Il n'y eut toujours pas de banque proprement dite à Kristiania avant l'année 1848, année de la fondation de la Banque et Caisse de crédit de Kris-

7

tiania (»Kristiania Bank- og Kreditkasse«) dans le but principal de faciliter les emprunts sur marchandises et autres effets. Nous y reviendrons plus tard.

Outre que le taux de l'escompte était fort élevé — on signale ainsi en 1835 qu'elle avait, il y a quelques années de cela, atteint 9 et 12 %, mais paraissait réduite normalement à 6 % —, le manque de numéraire donnait lieu à un grand abus des traites de complaisance, qui au dire d'un contemporain, constituaient entre 1820 et 1830 un genre d'affaires des plus fréquents à la Bourse de Kristiania. Toutefois la situation s'améliora beaucoup entre 1830 et 1840, et à partir de 1842, moment où le droit d'émission de la Banque fut considérablement élargi, et où le change regagna le pair, nos finances eurent une base solide et une nouvelle époque se trouva inaugurée.

Les premières années qui suivirent 1814 furent aussi des années de dépression pour *la navigation*. La flotte commerciale de la Norvège qui était considérable pour l'époque, s'abaissa depuis la fin de 1815 jusqu'en 1822 de 176 000 à environ 135 000 tonneaux de registre, en raison surtout de la réduction considérable subie par les exportations de bois. Pendant les années 1823—1825, bien autrement favorables tant pour le commerce des bois que pour la navigation, la flotte ne subit plus que des réductions assez faibles, et s'élevait à la fin de 1826 à environ 130 000 tonneaux. Il convient du reste de remarquer que les flottes commerciales des pays voisins subirent toutes un notable recul pendant les dix années qui suivirent la fin des guerres de l'Empire.

En ce qui concerne plus spécialement la marine commerciale de *Kristiania*, elle n'était ni avant ni après la guerre, d'une importance bien considérable quoiqu'on ne pût pas dire non-plus qu'elle fut insignifiante. Comme nous l'avons déjà dit, la flotte du ressort douanier de Kristiania comptait en 1817 77 navires avec un tonnage total de 3 957 lasts de commerce ou en chiffres ronds, de 10 000 tonneaux*); sauf quelques petits navires, la grande masse de ce tonnage avait Kristiania pour port d'attache; ainsi l'années suivante, 60 navires (avec 4 111 lasts) sont comptés comme lui appartenant, tandis que le reste du district n'a que 21 petits navires faisant en tout un tonnage de 123 lasts. A la fin de 1826, la flotte du district douanier de Kristiania ne jaugeait plus que 3 722 lasts ou environ 9 000 tonneaux, et trois ans après, que 8 500 tx. environ.

A cetté époque, la capitale le cédait en importance, au point de vue des armements maritimes à divers autres ports norvégiens; c'est aussi qu'en 1820, au dire de *Kraft*, »la flotte propre de la ville a peu d'importance. Malgré sa situation au fond d'un fjord navigable et fort fréquenté, Kristiania est plutôt une ville continentale qu'une ville maritime, ainsi qu'on le voit bien au premier coup d'oeil aux moeurs, aux habitudes et aux aptitudes de ses habitants: le recensement de 1815 n'accuse en tout que 144 marins, nombre qui ne suffisait pas à beaucoup près pour armer les

---

*) Pour les navires mesurés avant 1819 un last de commerce équivalait de fait à environ $2._5$ en vertu des règles de mesurage établies en 1672. Voir d'ailleurs la note de la page 14.

navires appartenant en propre à la ville«, (dont la flotte avait en 1826 environ 400 hommes d'équipage).

Dans le courant du deuxième quart du XIXème siècle (1826—1850), la navigation de la Norvège en général et de la capitale en particulier alla toujours en croissant d'une façon persistante et dans une forte proportion; cependant celle de Kristiania semble n'avoir guère pris son essor que vers 1830 et surtout après 1835. En 1850 la marine commerciale de l'ensemble du royaume, ainsi que celle du district douanier de Kristiania, dépassait d'au-moins 50 % celle des années si florissantes du commencement du siècle: la Norvège possédait alors un tonnage de 300 000 tx., et Kristiania un tonnage de 16 500 tx. Parmi les districts douaniers, il y en avait alors quatre, dont la marine l'emportait sur celle de Kristiania: ceux d'Arendal (33 000 tx.), Tønsberg (30 000), Drammen et Bergen (chacun 20 000).

Depuis 1823 et pendant tout le reste de la période en question, les affaires des armateurs donnèrent presque tous les ans des bénéfices satisfaisants. Pendant quelques années à partir de 1826, les conditions générales du commerce furent pourtant défavorables, et la navigation s'en ressentit aussi, quoique à un moindre degré que le commerce même. Dans les premières années après 1830 la navigation traversa également une période peu brillante, tant en raison de la concurrence croissante de l'étranger vers la Norvège comme au-dehors, que par suite de la baisse du fret. C'est aussi que pour les bois, le fret par standard, de Kristiania à Londres, qui était 23 à 26 sh. en 1830, ne fut plus que de

22 à 23 sh. en 1835, et de Kristiania à Calais aux mêmes époques 37 à 39 fr. et 34 à 35 fr. Depuis 1833 le prix des bois s'était mis à la hausse, mais malgré cela, le fret baissa encore pendant un an ou deux. Cependant des temps meilleurs survinrent vers 1835—40 pour les navires norvégiens, qui eurent de bons frets sur la Baltique (tant pour les blés de Russie, que pour les bois de Suède et de Finlande), et pendant plusieurs de ces années les frets de la Méditerranie furent également avantageux; mais Kristiania avait moins de part à ces derniers que Bergen et Trondhjem. Pendant les premières années qui suivrent 1840, la situation fut moins favorisée; mais les conditions de la navigation ne tardèrent pas à s'améliorer, ce que le rapport quinquennal de 1841 à 1845 attribue surtout, en ce qui concerne Kristiania, à l'importance des exportations de bois vers la France; cela dura jusqu'à la révolution de 1848 et les troubles qui s'ensuivirent dans différents pays, et qui occasionnèrent un temps d'arrêt dans le commerce, et par suite une baisse considérable du fret. Celui-ci se maintint en 1849 et 1850 à un niveau tellement bas, que pour les trois années 1848—50, il n'y eut pour les armateurs que des excédants insignifiants de recettes. L'abrogation par l'Angleterre de son acte de navigation au commencement de 1850 et la mesure analogue par laquelle le gouvernement hollandais suivit ce bon exemple, réveillèrent de nouveaux espoirs pour l'avenir de la navigation norvégienne, espoirs qui, comme on le sait, furent richement justifiés.

Les périodes florissantes que nous venons de signaler, ainsi que les facilités d'accès accordées à

nos navires dans les ports étrangers, en vertu de traités conclus en 1826 et pendant les années suivantes, contribuèrent fort à développer notre navigation entre les ports de l'étranger. C'est ainsi que le traité du 18 mars 1826 avec la Grande-Bretagne, nous procura non-seulement des dégrèvements, mais aussi l'avantage de pouvoir apporter des produits suédois en Angleterre, quoique, en vertu de l'acte de navigation, il nous fût alors encore défendu d'importer dans le Royaume-Uni des marchandises venant d'autres pays que la Norvège et la Suède. Notre navigation du dehors fut en outre favorisée par le pied d'égalité institué en 1825 entre les navires norvégiens et suédois dans les ports des deux royaumes de Norvège et de Suède (abstraction faite du cabotage intérieur). De 1837 à 1850, le chiffre total du fret par navires norvégiens entre ports étrangers passa d'environ 110 000 à 282 000 tx. de registre.

A Kristiania même, on trouve encore en 1840 la plupart des navires de cette ville occupés à exporter les produits locaux; il faut d'ailleurs observer que la flotte locale ne suffisait nullement à cette exportation, mais qu'on devait recourir aussi à des navires ayant d'autres villes norvégiennes p. ex. Tønsberg, Larvik etc. pour ports d'attache.

Entre 1830 et 1835, Kristiania expédia chaque année quelques navires dans la Méditerranie pour en rapporter du sel; 3 à 4 petits navires de notre ville faisaient constamment des voyages à Copenhague pour aller y chercher des marchandises en ballots et des menus articles, tandis que pareil nombre allait à Hambourg chercher des denrées coloniales et des

produits manufacturés. Pendant nombre d'années le port de Kristiania n'expédia hors d'Europe qu'un seul petit schooner de 61 lasts expédié au Brésil à l'automne de 1835 par Mr. Tho. Joh. Heftye et fils pour en rapporter du sucre brut. Pareil petit voyage eut lieu encore au Brésil en 1836—37, aux Indes Occidentales en 1838.

Pendant la période qui suivit 1840, on acheta pour le port de Kristiania plusieurs grands navires, principalement en vue des frets au-dehors, surtout dans la Baltique où les frets atteignirent vers 1845 un niveau excessivement élevé. On voit peu avant 1850 plusieurs navires de Kristiania servir avec bénéfice à des opérations entre ports de l'étranger. »Plusieurs navires«, dit le rapport quinquennal officiel de 1851, »ont ces dernières années quitté Kristiania avec des émigrants à destination d'Amérique et à la fin de l'an dernier, il en est parti un pour la Californie«.

Entre 1827 et 1831, il arrivait ici directement de l'étranger une moyenne annuelle de 381 navires, avec tonnage total d'environ 37 000 tx. de registre. Pour les mêmes années, le tonnage au départ, notablement supérieur aux arrivages, atteignit en moyenne environ 50 000 tx. En 1832, la navigation fut moins considérable, mais elle s'accrut ensuite d'année en année. L'augmentation se prononça surtout aux approches de 1840, tant en raison des exportations de bois, qui atteignirent en 1839 leur maximum temporaire (60 000 tx. de registre) que des importations de céréales rendues nécessaires par le déficit agricole. En 1839, le chiffre des transports maritimes fut encore excep-

tionnel, car on compta à l'arrivée 726 navires, enlevant environ 79 000 tx. Pendant les 10 années qui suivirent, il arriva en moyenne dans le port de Kristiania 600 navires, jaugeant environ 55 000 tx.

Somme toute, la part revenant à la capitale dans l'ensemble de la navigation norvégienne était en 1827 de 9 à 10 % et en 1850 de 8 %. Drammen représentait aux mêmes époques 17 et 14 %, Bergen 9 et 6 % (13 % en 1828).

A dater de 1838, on a des relevés statistiques du nombre des navires reçus et expédiés en charge. On y voit qu'en général 80 à 90 % du tonnage expédié était en charge, (principalement avec des bois). Cependant il partait aussi d'ici des navires sous lest: chaque année en effet environ 200 navires danois, de 30 à 40 tx. chacun, amenaient dans notre port des marchandises danoises (surtout des grains), et la moitié environ repartait à vide. Quant aux navires arrivants, on voit qu'en 1838—43, si l'on n'a égard qu'au tonnage, la moitié seulement arrivaient en charge, et 60 % environ pendant les années qui suivirent.

Pendant la période qui nous occupe, et toujours en prenant le tonnage pour base, la majeure partie de la navigation vers Kristiania avait lieu sous pavillon norvégien, environ 4/5 en 1828 et 1829, et 3/4 en moyenne de 1835 à 1850. Les arrivages moyens de 1835 à 1850 furent de 627 navires avec 24 250 lasts de commerce, dont 311 bâtiments norvégiens avec 17 883 lasts, 264 danois avec 4 697 lasts, 39 suédois avec 987 lasts, le reste comprenait en moyenne 8 à 9

bâtiments allemands, 2 anglais, 1 à 2 hollandais et c'est à peu près tout.

Il est intéressant de mentionner pour la comparaison qu'en 1835 le tonnage expédié de Bergen l'était pour les $^2/_3$ et en 1850 pour la moitié sous pavillon étranger appartenant aux nations les plus diverses. Mais pour celle de nos villes qui tenait la tête au point de vue du tonnage exporté, Drammen, ainsi que pour Kristiania, les expéditions avaient lieu principalement sous pavillon national.

Les pays principaux avec lesquels Kristiania se trouvait alors en rapports de navigation étaient la France et la Grande-Bretagne, surtout la première, à laquelle s'adressait de 1835 à 1850 environ la moitié du tonnage expédié d'ici en charge, soit de 10 000 à 14 000 lasts de commerce; la Grande-Bretagne recevait d'une année à l'autre de 5 à 7 000 lasts, le Danemark environ 2000, presque tout en bois; tous les autres pays ne recevaient ensemble qu'une couple de mille tonnes par an. Les exportations de bois en Hollande, si importantes pour la Norvège, ne concernaient aucunement la capitale. Voici quelles étaient les marchandises principales rapportées par nos navires:

de Grande-Bretagne, quincaillerie, manufactures et une certaine quantité de denrées coloniales (qui alla d'ailleurs toujours en croissant à partir de 1840);

des ports prussiens de la Baltique: des grains;

d'Altona des produits manufacturés et des denrées coloniales (de Prusse et d'Altona il arrivait alors par an de 2 000 à 4 000 lasts de commerce en charge) et en outre, comme nous l'avons vu, de petits navires nous apportaient des grains du Danemark. De France,

la plupart de nos navires transporteurs de bois revenaient sur lest.

Le même année 1826, où commença pour la marine commerciale de la Norvège une prospérité qui dura de façon ininterrompue pendant plusieurs dixaines d'années, marque aussi un tournant dans le développement de notre navigation. C'est en effet en 1826 que nos deux premiers bateaux à vapeur »Constitutionen« et »Prinds Carl« furent achetés, tous deux construits en Angleterre et pour le compte de l'Etat. On les mit l'année d'après en service d'été régulier et hebdomadaire, »Constitutionen« entre Kristiania et Kristiansand, et »Prinds Carl« entre Fredriksværn et Copenhague par Gothembourg. Ce n'est qu'onze ans plus tard, en 1838, que nous eûmes notre troisième paquebot à vapeur régulier, »Prinds Gustav«, qui fit le service entre Trondhjem et Hammerfest. Lorsqu'en 1841 l'Etat eut enfin mis en marche un paquebot à vapeur, desservant toutes les trois semaines la ligne de Kristiansand à Trondhjem, Kristiania se trouva dans le semestre d'été en communication régulière par bateaux à vapeur avec toute la côte norvégienne jusqu'au Finmarken, ainsi qu'avec Gothembourg et Copenhague. En somme, on eut en 1841 quatre paquebots à vapeur appartenant à l'Etat, et faisant le service régulier de la poste et des voyageurs, outre quelques bateaux à vapeur appartenant à des particuliers, dont un, qui était la propriété du négociant *Tofte* à Kristiania, faisait un service entre cette ville et Fredriksværn, où il correspondait avec les steamers de l'Etat. Un autre, appartenant à une société de Drammen, faisait dès 1839, principalement en qualité

de remorqueur, des tournées dans le fjord de Kristiania; il fut vendu à Kristiania en 1841, et servit plus tard généralement comme navire de plaisance.

A Bergen, on avait acquis un navire à vapeur dès 1827, mais il ne fit pas ses frais; en 1839, on s'en procura un nouveau, mais de petites dimensions, En 1840 environ une société anglaise (Wilson & Hudson) inaugura un service hebdomadaire entre Hull, Kristiansand et Gothembourg.

Entre 1840 et 1850, la navigation à vapeur prit peu à peu du développement: c'est ainsi qu'en mars 1847 et pendant une partie de l'hiver suivant des communications hebdomadaires furent installées entre Fredriksværn et le Jutland. En 1847, on inaugura encore une nouvelle ligne vers l'étranger, un service postal norvégien hebdomadaire sur Kiel (et plus tard sur Travemunde). En 1848, les bateaux à vapeur atteignirent le nombre de 16, dont 5 appartenant à l'Etat, 5 à des villes de la côte et du fjord, et 6 sur les lacs Mjøsen, Randsfjorden, Tyrifjorden et Farris.

Le progrès *industriel* fut peu considérable à Kristiania pendant la période de 1814 à 1850. La situation commerciale désavantageuse et le manque toujours si sensible de numéraire, ainsi que la difficulté de trouver à emprunter, furent cause que l'esprit d'entreprise resta à un niveau minimum, surtout lorsqu'il s'agit de branches nouvelles et encore inessayées. En outre, les cours généralement ascendants de la période 1820—40 exerçaient aussi une influence nuisible sur l'industrie, attendu que le prix de la main d'oeuvre ne diminuait pas en consé-

quence, alors que les matières premières achetées à l'Etranger devenaient de plus en plus chères.

Certes, l'industrie du sciage continuait à fonctionner sur une vaste échelle, quoiqu'avec des chances variables, le long de la rivière d'Aker, et dans les nombreux établissements existant dans les districts ruraux avoisinants, mais appartenant aux exportateurs de bois de la capitale; à cette réserve près l'activité industrielle resta rudimentaire jusqu'au milieu du siècle.

Il y a pourtant une exception: la distillation des eaux-de-vie. Jusqu'en 1816 l'importante consommation de la ville en eau-de-vie avait été couverte par des importations d'eau-de-vie danoise, fabriquée avec du grain; c'est ainsi qu'en 1780—82, la ville recevait annuellement 350 000 litres (voir p. 61) et en 1811—15 environ 275 000 litres de cette marchandise. Mais lorsqu'en 1816 on eut prohibé l'importation d'eau-de-vie, il s'établit aussitôt à Kristiania un grand nombre de distilleries importantes. Vers 1820, la ville en comptait 15, et on vit pendant une série d'années, cette industrie donner de beaux résultats, à l'inverse de toutes les autres; ainsi se fondèrent à cette époque des fortunes passées depuis dans d'autres mains. Aussi tard qu'en 1845, il y avait à Kristiania 17 bouilleries d'eau-de-vie, produisant ensemble environ 2 300 000 litres par an, et en fournissant une bonne part aux régions de l'ouest et du nord; mais plus tard, la production diminua en raison des impôts qui la frappèrent, ainsi que d'autres restrictions légales, si bien qu'en 1850 il n'y avait plus que 5 bouilleries,

occupant 83 ouvriers et fabriquant par an environ 850 000 litres.

Les manufactures de tabacs existant dans la ville étaient encore principalement exploitées manuellement. En 1826, on en signale 15, dont 14 en exploitation, transformant environ 137 000 kilogr. de tabac brut, principalement en tabac à chiquer, mais aussi en tabac à priser. En 1850, on relève l'existence de 10 manufactures, occupant 222 ouvriers.

Enfin, on mentionne à Kristiania vers 1820 une fabrique de voitures, 2 petites fabriques de poteries, une tuilerie, 4 scieries, et un moulin à blé, ces derniers situés sur les terrains de la ville près de la rivière d'Aker.

Kraft signale, comme établie sur la même rivière, mais sur le territoire d'Aker, une fabrique de draps fondée en 1815, les deux papeteries dont il a déjà été parlé, ainsi qu'une manufacture de cartes à jouer, toutes appartenant à une même personne et occupant en 1817 environ 120 ouvriers à poste fixe, leur production qui d'ailleurs était exceptionnellement considérable cette année-la, représentant une valeur d'environ 180 000 kr. Il y avait encore une autre papeterie, laquelle avant la guerre fournissait environ 4 500 rames de papier, mais qui dut restreindre ensuite ses opérations faute de chiffons, si bien qu'en 1816 elle ne faisait plus que 2 735 rames, valant 27 200 kr. La valeur de production de la huilerie et de la savonnerie fondées au commencement du XVIIIème siècle est évaluée pour 1817 à environ 68 800 kr. Il y avait d'ailleurs encore alors le long de la rivière, mais sur le territoire d'Aker, 24 scieries, 3 tuileries, 4 moulins à

blé, et 5 foulonneries, appartenant pour la plupart à des bourgeois de Kristiania.

On peut encore citer pour la période de 1830 à 1840, comme appartenant à la capitale, une ou deux raffineries de sucre, qui travaillaient avec fort peu de bénéfice, et furent arrêtées avant 1850. Il y avait aussi quelques petites brasseries qui, parait-il, étaient avantageuses pour leurs propriétaires. Cette industrie progressa surtout entre 1840 et 1850, époque où les restrictions apportées à la production des eaux-de-vie se traduisirent par une augmentation de la consommation de bière. On commença à faire de plus en plus la bière genre Bavière, et la qualité s'améliora: on alla jusqu'en exporter vers Copenhague et Hambourg. Ainsi, en 1841—45, on exporta annuellement environ 1 000 litres de bière et en 1846—50 6 000 litres. En 1850, il y avait à Kristiania 7 brasseries, occupant 60 hommes et produisant par an 2 750 000 litres. Parmi ces brasseries, signalons celle de *Schou* (fondée en 1824), celle d'*Ytteborg* (1836) et la *Centrale* (1847). On vit simultanément progresser le nombre des malteries dont il y avait en 1850 une douzaine, occupant ensemble 30 ouvriers.

Outre les fabriques énumérées plus haut, il y avait encore en 1850, sur la territoire de la ville une fabrique de ciment (7 ouvriers), une fabrique de chicorée (12 ouvr.), deux d'allumettcs (18 ouvr.), une de pipes en terre, »dont les produits sont très-recherchés« (8 ouvr.), trois de poteries (9 ouvr.), une corderie (16 ouvr.), 4 scieries (toutes arrêtées), une polisserie de pierres établie en 1849 (10 ouvr.), une tuilerie (12 ouvr.), une savonnerie (4 ouvr.), une fabri-

que d'ouate (4 ouvr.), et une de voitures (10 ouvr.). Il faut y ajouter 11 tanneries (occupant 39 hommes, mais représentant plutôt de l'industrie manuelle, ce qui s'applique aussi à plusieurs des établissements énumérés plus haut), — ainsi qu'une filature de coton (106 ouvriers), un tissage de toile (33 ouvriers), et un atelier de constructions mécaniques (4 ouvriers), toutes trois installations ne datant que de 1846 à 1850.

Le personnel total de toutes les fabriques de la ville était en 1840 de 360 personnes, et en 1845 de 385; mais en 1850, on en compte 626. Toutefois ces divers chiffres sont peu sûrs, et le nombre des ouvriers a sans nul doute été sensiblement plus élevé. C'est ainsi que pour 1850, ce chiffre ne comprend pas les 83 personnes attachées aux distilleries.

Une croissance analogue se manifeste aussi pendant la même période (1840—50) pour les établissements situés hors ville, mais appartenant à des membres de la bourgeoisie. C'est de cette époque en réalité que date le progrès industriel à Kristiania, car c'est alors justement qu'apparaissent dans l'arène deux des grandes branches d'industrie qui tiennent maintenant la tête: l'industrie textile et celle des machines. Avant 1845, ces deux branches étaient à peine représentées dans notre capitale, sauf la filature et le tissage qui avaient lieu à la maison d'arrêt. La première filature de coton en Norvège, celle de *Vøjen* remonte précisément à 1846, et la même année fut fondée à Nydalen l'ensemble d'industries textiles qui tient maintenant la tête *(»Compagnie de Nydalen«)*, ainsi que la filature de coton *d'Ellendalen*. »Christiania mekaniske Væveri« *(»tissage mécanique de Kristiania«)* fut fondé en

1849; en 1850 sa production est évaluée à 2 000 m. par jour. La même année *le tissage de Hjula* (»Hjula Væveri«), maintenant le second établissement textile de la Norvège, fut mis en train pour une production d'environ 200 000 m. de cotonnades. Les progrès de l'industrie des métaux ne furent pas moins rapides. Ainsi nous trouvons en 1850 deux grands ateliers mécaniques, celui d'*Aker* et celui de *Myren*, occupant l'un 65 et l'autre 20 ouvriers: ils avaient été fondés en 1842 et 1849, et tous deux à l'origine sur le bord de la rivière d'Aker, mais hors des limites de la ville; le premier avait été au 1er janvier 1855 transféré près du port. La premier atelier de constructions mécaniques établi dans la ville même le fut vers 1840, mais il n'est pas mentionné dans le rapport préfectoral pour les années 1846 à 1850, où il n'est question que d'un atelier nouveau établi en 1849 au »Holmen« et produisant non-seulement des moulages en fonte, mais aussi des machines et autres articles nécessaires pour l'établissement de fabriques. Il y en avait certainement alors dans la ville plusieurs du même genre, mais ils étaient de faible importance.

La production des forges appartenant au district industriel et d'exportation de la ville avait, pendant la période qui nous occupe, été généralement considérable, tandis que les verreries retrogradaient en raison de la suppression des exportations vers le Danemark. Une branche d'industrie qui devint importante pour la ville fut la taille du granit de la montagne de Grefsen; en outre de la consommation intérieure, on



Etablissement de la Société Nydalens Compagnie

en exportait à Hambourg de 1842 à 1846 une moyenne annuelle de 800 m^3.

Période de 1850 à 1900.

A partir de 1850 environ le développement matériel de notre pays et plus spécialement de Kristiania prend un essor tout nouveau. Les deux décenniums précédents avaient déjà vu croître considérablement non-seulement la population, mais aussi ses moyens d'existence: mais après la crise de 1848, il fallut d'abord que la société entière reprît solidement son assiette avant que pussent agir librement les nombreux facteurs qui devaient, dans la seconde moitié du XIXème siècle, imprimer à notre ville un développement si remarquable au point de vue économique.

Pendant cette période, notre capitale est passée grande ville dans l'acception européenne du mot, avec un commerce, une navigation et une industrie florissants, et qu'on eût crus impossibles il y a cinquante ans.

Ce développement rapide n'est pourtant pas spécial à Kristiania. Le monde entier a pris son essor depuis le milieu du siècle. C'est depuis lors en effet que l'emploi de la vapeur est devenu si général sur terre et sur mer, ce qui a ouvert de nouveaux marchés au commerce mondial, et ce qui a facilité considérablement l'expansion de l'industrie. Outre que des inventions capitales dans le domaine des voies de communication et dans celui de la technologie vinrent créer de nouvelles branches d'activité, en donnant de l'occupation à un grand nombre de mains, il en résulta en même temps une concurrence toujours

croissante de pays à pays, de ville à ville. Et à la même époque eut lieu, à dater du 1er janvier 1850, l'abrogation de l'acte anglais de navigation, qui avait si longtemps entravé la navigation dans le nord de l'Europe, et qui s'était spécialement opposé à tout développement du commerce maritime dans la capitale de la Norvège.

Ces divers facteurs se traduisirent pour Kristiania, au dedans comme au dehors, par un regain d'activité dans toutes les branches; des chemins de fer furent construits coup sur coup, qui pour la plupart, en raison de la configuration même du pays, et du rang occupé par notre ville, eurent Kristiania pour centre, et y favorisèrent le développement de la population et l'accumulation des capitaux. Mais avant même que le premier de ces chemins de fer fût en exploitation, on éprouva le contre-coup des perturbations de 1848. Une période excessivement favorable commença alors pour nos industries, et l'argent afflua dans la capitale.

Il en résulta une spéculation forcée sur la propriété immobilière, une hausse du prix de tous les articles de nécessité, et spécialement des loyers, des achats considérables de navires et l'établissement de plusieures fabriques importantes. Une épidémie de choléra, qui enleva en 1853 plus de 1 400 habitants, ne semble avoir à aucun degré entravé les progrès de la ville.

Par contre, la crise monétaire de 1857, sur laquelle nous aurons à revenir, occasionna un sérieux temps d'arrêt, et un grand incendie qui eut lieu l'année d'après, et réduisit en cendres 40 maisons des quar-

tiers les plus commerçants, détruisit des valeurs considérables. Toutefois, ces dommages étaient réparés dès 1860, les vieilles maisons ayant été remplacées par des constructions nouvelles plus grandes et plus belles.

Le 1er janvier 1859, la ville de Kristiania vit ses limites singulièrement élargies par l'adjonction de nombreux faubourgs. Son territoire fut ainsi porté de 586 à 979 hect. (citadelle comprise), tandis que la population qui en 1855, était de 31 715 sur le territoire de la ville, atteignit en 1865 le chiffre de 57 382. En 1875, elle était de 77 041 âmes, c. a. d. qu'il y avait eu en 20 ans un accroissement de 143 %.

Pendant les années 1860—1870 la ville progressa régulièrement et paisiblement au front de vue économique, et la demande croissante de locaux provoqua une activité relativement grande dans le bâtiment. Aussitôt après 1870, les bonnes affaires donnent bien vîte lieu à un nouveau saut brusque, avec hausse rapide du prix des propriétés, des salaires élevés et une spéculation fort active dans toutes les branches: tout indique en un mot que l'argent est facile à obtenir et que les fortunes progressent. La fortune présumée de la ville, qui en 1850 était évaluée à environ 25 100 000 kr. et en 1860 à 57 400 000 kr., s'éleva en 1871—75 de 82 600 000 kr. à 138 600 000 kr., tandis que, dans cette dernière période, le revenu montait de 21 200 000 à 31 200 000 kroner. Pendant les années qui suivirent, les spéculations exagérées qui avaient eu lieu pendant les bonnes années durent être liquidées et se traduisirent par une situation très-déprimée et par des chômages parmi la popula-

tion ouvrière; une stagnation véritable n'intervint cependant guère qu'en 1879, année où la fortune de la ville avait atteint 192 900 000 kr., et son revenu jusqu'à 40 300 000 kr. Pendant les années subséquentes, malgré la dépression, il n'y eut pas de mouvement rétrograde. L'extension de frontières de la ville au 1er janvier 1878, qui porta son territoire au chiffre actuel (1629 hectares) ajouta environ 25 000 âmes à la population, et celle-ci atteignit à la fin de 1878 un total de 112 977 âmes, mais la fortune présumée par habitant se réduisit du même coup de kr. 1 902 (en 1877), à kr. 1 568 (en 1878). Le chiffre absolu de la fortune totale s'était cependant accrû de 155 600 000 à 177 100 000 kroner.

Tandis que la plus grande partie des années 1880—1889 représentent une période d'arrêt, tant dans la population que dans la formation du capital (celui-ci, qui était de 201 500 000 kr. en 1881, n'était encore que de 210 100 000 en 1886 et n'avait pas encore atteint 221 000 000 en 1889), il se produit vers la fin du même décennium une recrudescence de toutes les branches d'activité, occasionnée par des conjonctures exceptionellement favorables, ainsi qu'une immigration considérable.

Ce qui joue ici le rôle décisif, c'est l'essor de la navigation; mais celui-ci réagit à son tour sur le commerce, qui en 1889 et 1890 fut l'objet d'une poussée brusque, tandis qu'en même temps l'esprit d'entreprise s'exerçait avec vigueur dans le domaine industriel. Cette fois pourtant, la poussée en avant fut de courte durée, car Kristiania se ressentit aussi de la mollesse manifestée de 1890 à 1894 par tout le

commerce mondial. Notre ville n'en progressa pas moins régulièrement, quoique lentement, comme pouvoir économique, attendu que le gros chiffre des immigrations, tant des districts ruraux que des petites villes, nécessita une foule de constructions nouvelles, qui procurèrent directement et indirectement du travail à bien des mains. On ne constata aucun recul dans les facultés d'achat de la population, quoique de côté et d'autre, on ne cessât de se plaindre de la dureté des temps. De 1890 à 1895, la fortune totale de la ville passa de 228 millions à 282 millions, et son revenu présumé de 49 900 000 à 64 500 000 kroner, en même temps que la population augmentait de 151 000 à 183 000 âmes.

La dernière partie de l'histoire de la ville, celle qui part de 1896, a, grâce à des temps favorables au point de vue économique, vu se produire à Kristiania une croissance inouïe des fortunes et de la population. Au dénombrement du 1er janvier 1899, Kristiania avait au moins 221 255 habitants, ce qui correspond pour la dernière année à un accroissement de 17 900 hab., soit 8,8 %. De 1889 à 1898, l'accroissement moyen était de 4,8 % contre 2,0 % pendant la décennium précédent, et depuis 1878, la population de la ville a à peu près doublé. Les rôles des contributions pour 1899 sont basés sur une fortune présumée de 417 800 000 kr. et un revenu présumé de 96 300 000 kr., ce qui veut dire que la fortune a doublé depuis 1883, et le revenu depuis 1889. Pour chaque habitant il y avait en moyeune en 1899 une fortune présumée de 1 888 kr., et un revenu moyen d'environ 435 kr. : malgré sa nombreuse population ouvrière,

Kristiania est la ville relativement la plus riche du pays, si l'on excepte toutefois la petite ville d'Arendal, qui grâce à ses armements maritimes toujours croissants et à son commerce actif de bois, a réussi à se maintenir au premier rang comme fortune.

L'essor remarquable pris par le *commerce* et les autres sources de revenus de la ville de Kristiania à partir de 1845, avait été momentanement arrêté par la crise commerciale et financière venue de l'étranger en 1848; mais cet essor était basé sur des éléments tels que cette fois ses chances d'avenir semblaient résulter non plus de conjonctures fortuites, mais d'une solidité économique plus grande et de ressources plus vastes chez le personnel commercial de la ville et des campagnes. L'évènement justifia cette attente, et le fait s'explique suffisamment par l'état excellent des finances du pays. Lors de la dissolution de l'union avec le Danemark, le pays avait eu à couvrir un lourd déficit, mais il se trouvait dorénavant en face d'excédants importants, et depuis 1842, comme nous l'avons déjà fait remarquer, les billets de la banque de Norvège avaient atteint le pair. Maintenant les temps difficiles à l'intérieur et l'absence de numéraire n'étaient plus que de douloureux souvenirs, grâce aux grands sacrifices pécuniaires consentis par la génération précédente.

Dès 1849, les rapports officiels accusent une amélioration sensible dans la situation commerciale de Kristiania. Depuis ce moment, et jusqu'à la crise de 1857, la Norvège en général et Kristiania en particulier eurent une période des plus avantageuses

pour leur commerce. Les bois étaient très-demandés à l'étranger, et leur prix toujours en hausse poussait à l'exportation. L'écoulement était aussi devenu plus facile pour les fers de Norvège, l'Angleterre faisant maintenant partie du marché à côté du Danemark et de l'Amérique du Nord. Les transports maritimes excessivement avantageux jetaient aussi beaucoup de numéraire dans le pays, les années généralement bonnes traversées par l'agriculture et la pêche augmentaient encore le capital national, et tout cela tournait dans une forte proportion au bénéfice de Kristiania, en sa qualité de marché dirigeant pour les finances du pays.

D'une façon générale, les temps étaient bons. Mais ce capital d'accès si facile fit qu'on tendit trop fort le crédit, et la manie de la spéculation trouva même à se satisfaire avec des capitaux étrangers, lorsque les capitaux indigènes se montrèrent insuffisants. Le monde commercial norvégien eut surtout à combattre les tentations dangereuses resultant des facilités de crédit, qui lui étaient offertes à Londres, mais aussi à Hambourg et Altona sous le nom de *crédit en blanc.* Un grand nombre de négociants de Kristiania, mais plus encore de Bergen, tombèrent peu à peu dans ce piége, à l'aide duquel les grands financiers de l'étranger cherchèrent à obtenir mainmise sur le commerce norvégien. Le crédit en blanc était tout simplement un système de traites de complaisance. On autorisait un négociant de Kristiania à en tirer, par exemple à 3/m de date, sur une maison de Hambourg, et on lui laissait négocier ce papier. Vers le moment de l'échéance, il vendait de nouveau

des traites sur la même maison pour le même montant, mais achetait d'autres traites en remplacement, et les envoyait au tiré pour couverture avant la date de l'échéance, et ainsi de suite. Les maisons de l'étranger laissaient donc simplement disposer de leurs noms, sans faire aucun débours, et elles se faisaient payer largement ce service. Avec la provision, la perte sur le cours, le port, le courtage, le timbre etc., cet argent pouvait coûter de 10 à 15 %. Cet abus du crédit était peut-être nécessaire aux époques où le numéraire était rare, de 1820 à 1840, mais on continua à opérer de même sur une large échelle après 1840: toutefois la crise de 1848 vint restreindre notablement ce genre d'opérations. Aussi tard qu'en 1857, on était encore engagé dans ce jeu pour quelques millions de speciedalers.

En cette année 1857, une crise économique d'une grande graveté s'étant déclarée dans l'Amérique du Nord, où plusieurs des grandes maisons de Hambourg et de Londres, qui avaient le plus de relations avec les pays scandinaves, se trouvaient fortement engagées, les négociants de Kristiania se virent en butte à de grandes difficultés. L'escompte atteignit 10 % à Londres et Hambourg, et les créanciers étrangers furent contraints de faire rentrer leurs créances; mais nos commerçants, qui n'y étaient nullement préparés, ne purent trouver l'argent nécessaire, si solides qu'ils fussent d'ailleurs. Les grands armateurs et exportateurs norvégiens se trouvèrent aussi dans l'embarras, ne pouvant être couverts de leurs créances par leurs débiteurs en faillite, et exposés eux-mêmes comme ils l'étaient à devoir honorer les traites tirées par eux sur leurs



LA MAISON TOSTRUP

correspondants de l'étranger. La crise commença à se faire sentir à Kristiania au mois de novembre 1857, bien que le mouvement de recul dans les conjonctures excellentes de l'année précédente eût commencé un peu plus tôt, surtout en raison du résultat défectueux de la récolte de 1856. Plusieurs des grandes maisons londoniennes intéressées à Kristiania ayant dû suspendre leurs paiements au commencement de décembre 1857, le monde commercial de Kristiania eut des inquiétudes sérieuses, et demanda au gouvernement, par l'organe d'un comité, de conclure un emprunt temporaire, afin de pouvoir fournir aux commerçants et industriels les capitaux nécessaires pour l'escompte ou les aider d'autre façon. C'est à la suite de ces démarches qu'on conclut chez *Baring Brothers* à Londres un emprunt de £ 220 000 portant 7 % d'intérêt + 1 % de commission et 1/4 % de courtage. L'état lui-même se fit servir 8 % d'intérêt; pour le garantir dans ses prêts, il se forma une association de garantie parmi les négociants de Kristiania.

Cependant le commerce de Kristiania fit preuve d'une endurance beaucoup plus grande qu'on n'eût osé l'espérer, par suite surtout de l'excellence des années qui venaient de s'écouler, et grâce à l'esprit de solidarité manifesté par les négociants; la Banque de Norvège les ayant aussi secondés de son mieux, en exportant beaucoup d'argent à Hambourg afin de pouvoir tirer sur cette place, notre ville évita tout krach un peu grave. Les faillites qui eurent lieu ne furent en somme ni très nombreuses, ni très-importantes. La situation se trouva déjà fort améliorée

à la fin de janvier 1858, avant même qu'on n'eût eu recours sérieusement à l'emprunt qui venait d'être contracté; mais malgré cela le taux de l'escompte fut du 29 janvier au 18 mai fixé par la Banque à 7 %.

Cette crise exerça par ses résultats une grande et bienfaisante influence sur les affaires de Kristiania, et sur celle du pays en général. On avait reconnu que la situation financière y était solide et saine, et qu'on pouvait voler de ses propres ailes, à la condition d'une entente mutuelle. On découvrit combien il était dangereux et superflu de s'appuyer trop sur son crédit à l'étranger, et il en résulta que si le système du crédit en blanc ne fut pas immédiatement aboli, il reçut pourtant un coup sensible, et que notre commerce se débarrassa dans une large mesure des liens de dépendance qui l'attachaient à l'étranger.

Le commerce de la ville était sorti indemne de l'épreuve du feu. Certes, la crise occasionna une situation fort embarrassée pendant l'année 1858: le commerce extérieur et surtout les importations diminuèrent fortement (ces dernières de plus de 20 %); mais la situation se modifia en mieux l'année suivante. Pour les années 1857—1859, les recettes des douanes furent de kr. 3 048 000, de kr. 2 388 000 et de kr. 3 180 000.

Une circonstance qui nous avait été favorable pendant cette crise, c'est qu'elle avait assez peu affecté le marché français, dont les remises considérables pour fournitures de bois ne cessèrent jamais de rentrer régulièrement. Cet article si capital ne cessa presque jamais d'être très-bien payé, et son

exportation alla toujours en croissant, si bien que l'année 1858 elle-même n'accusa pas de diminution. Pour les années 1856—60, les exportations des bois par Kristiania furent en moyenne de 169 000 m^3, contre 127 000 m^3 pendant le quinquennium précé dent: elles atteignirent même 188 000 m^3 en 1859. Ce fut alors l'Angleterre surtout qui augmenta sa consommation, et en 1860 elle dépassa la France comme chiffre d'importation des bois de Norvège. Par contre la crise, jointe à d'autres circonstances, avait fait baisser le cours des fers, et cet article cessa d'être lucratif comme objet d'exportation. En fait de verres, les exportations étaient aussi devenues insignifiantes. En revanche on exportait vers la Suède, par la voie de Kristiania, des quantités assez considérables de hareng, vers le Danemark des anchois, des clous, des pointes etc., et vers l'Angleterre et d'autres pays, une quantité assez notable de bleu de cobalt, de tourteaux de colza et de graine de lin, etc.

Une fois le commerce d'importation soustrait à la dépendance de Londres et de Hambourg, on fit fréquemment des achats directs de divers articles importants dans les pays d'origine, comme le Brésil pour le café, l'Amérique et les Indes pour le coton, etc.; cependant la grande masse des importations avait encore lieu par les grands ports de transit du nord de l'Europe.

Sauf la période avoisinant 1865, où les transactions subirent un temps d'arrêt par suite d'une crise agricole survenue en Norvège et qui fut surtout ressentie dans l'est et donna lieu à beaucoup de faillites dans la capitale, où à une ou deux reprises, le taux

de l'escompte monta à 7 % (en 1864 et 1866), le commerce de Kristiania continua cependant sa progression régulière, tant comme valeur exportée que comme valeur importée. C'est depuis 1866 seulement qu'on a à cet égard des relevés statistiques permettant de rendre compte du mouvement annuel des affaires; mais la croissance des importations et des exportations de la capitale entre 1851 et 1870 peut jusqu'à un certain point être appréciée par les chiffres de transactions s'appliquant à *l'ensemble du royaume*, calculés en millions de kroner:

moyennes annuelles	importations	exportations	total
1851—55	55.2	43.7	98.9
1856—60	62.8	47.1	109.9
1861—65	75.0	54.5	129.5
1866—70	100.4	73.3	173.7

Pendant les mêmes périodes, les recettes de la douane à Kristiania étaient, en millions de kroner, de 2.2 — 3.0 — 4.1 — et 4.3.

Si pendant les cinq dernières de ces années les recettes douanières de Kristiania sont l'objet d'une hausse bien moins considérable qu'on n'eût dû s'y attendre en raison des importations totales de la Norvège, cela tient aux dégrèvements considérables accordés à cette époque sur un grand nombre d'articles importants, tant par un retour systématique à un principe moins protecteur, que par suite de modifications de tarifs provoquées par le traité de commerce avec la France en 1865.

Pour les années 1866—70 la valeur des importations faites à Kristiania est évaluée en moyenne à

34 720 000 kr., et celle des exportations à 8 950 000 kr., soit un total annuel de 43 670 000 kr. Les importations de la capitale formaient donc 34.6 %, ses exportations 12.2 % et son chiffre total d'affaires avec l'étranger 25.1 % de l'ensemble du royaume. On constate donc (voir p. 89—90) que le commerce de la ville avait fortement progressé depuis 1851, mais surtout à l'exportation, fait qui s'explique aisément par le rapide essor pris par l'industrie entre ces deux époques. Non-seulement les bois, pour lesquels l'Angleterre était redevenue le principal marché, s'exportaient dans une mesure toujours croissante, mais ils représentaient des valeurs plus considérables, tant en raison de la hausse des prix, que de la place occupée dans les exportations par les bois rabotés, place qui allait continuellement en augmentant depuis 1860. Sur les 300 000 m³ de bois, représentant une valeur totale d'environ 5 400 000 kr., qui étaient en 1870 exportés de Kristiania, il y avait 19 000 m³ de bois rabotés. Parmi les autres produits de l'industrie, dont, au point de vue de l'exportation, l'importance s'était accrue de 1860 à 1870, il y a aussi les produits textiles (valeur en 1870 environ 600 000 kr., surtout en filés de coton), la bière, la pierre taillée. Mais outre ces articles principaux, l'avoine, les peaux et la glace formaient un important supplément au commerce d'exportation de Kristiania, qui exportait aussi du fer, du nickel, des tourteaux de graine de lin etc.

Avant d aller plus loin, il sera bon de se rendre compte des facteurs qui avaient contribué à cette rapide évolution dans l'existence économique de notre

ville. Ici aussi, ce fut l'amélioration des voies de communication qui joua le role principal. Tandis que Kristiania avait eu en 1827 son premier paquebot postal à vapeur, et qu'on avait lancé vers 1840 les premiers bateaux à vapeur sur les grands lacs situés dans le hinterland de la ville, ce fut en 1854 seulement que le pays eut son premier chemin de fer (le trafic y avait cependant commencé dès juillet 1853) et à peu près à la même époque qu'on y installa le premier télégraphe électrique. L'établissement du chemin de fer de 68 kilom. qui relie Kristiania à Eidsvold, près du point où la Vormen débouche du lac Mjøsen, était tout indiqué en raison des charrois de bois toujours croissants qui, comme nous l'avons dit à plusieurs reprises, avaient lieu entre le district du Glommen et la capitale. Cependant les pouvoirs publics avaient encore si peu confiance dans l'avenir économique et l'évolution possible du pays, qu'ils n'avaient pas osé assumer les risques d'un chemin de fer, mais le laissèrent bâtir pas un consortium anglais, qui versa la moitié du capital contre actions dites de préférence. Ceci montre bien avec quelle prudence on administrait les finances de la Norvège. Ce chemin de fer fut pourtant une bonne affaire au point de vue financier et contribua d'une façon extraordinaire à développer les rapports de Kristiania avec les districts entourant le vaste lac Mjøsen, où circulaient alors déjà plusieurs bâteaux à vapeur. On inaugura en 1862 deux nouvelles sections ferrées (de Lillestrøm à Kongsvinger et de Hamar à Grundset); en 1865, on se trouvait en communication avec les districts suédois les plus proches, et en 1871 avec

l'ensemble du réseau suédois. Le tonnage des marchandises pour la gare principale de Kristiania, qui pour le second exercice (du 1er sept. 1855 au 31 août 1856) était de 16 700 tons au départ et 99 500 tons à l'arrivée était en l'année 1870 devenu de 42 400 au départ, et de 225 200 à l'arrivée.

Le réseau télégraphique se développait aussi rapidement. La première ligne mise en train fut celle de Kristiania à Drammen (1 janvier 1855). En juin de la même année, la ligne était achevée jusqu'à la frontière suédoise et l'on communiquait par la Suède avec le réseau télégraphique européen. Dès avant la fin de 1855, Kristiania était aussi relié par fil télégraphique avec toutes les villes situées entre la frontière suédoise (près de Fredrikshald) et Mandal; en 1857, Bergen fit partie du réseau, Trondhjem y fut raccordé en 1858, et on atteignit en 1870 les villes les plus septentrionales du pays, Hammerfest, Vardø et Vadsø.

Des améliorations considérables eurent également lieu entre 1850 et 1870 dans les communications postales de Kristiania, tant avec l'étranger qu'avec l'intérieur.

On comprendra sans peine que ces changements durent occasionner des bouleversements considérables dans la technique commerciale intérieure de la ville, d'autant plus qu'ils coincidèrent avec un développement régulier des *banques et des institutions financières*. La première banque par actions avait été fondée en 1848 sous le nom de »*Kristiania bank og kreditkasse*« avec un capital-actions de kr. 160 000, dont la moitié était versée. En 1857, après avoir subi un ou deux petits élargissements, la »Kredit-

kasse« porta son capital au chiffre de kr. 3 200 000, et la même année se fonda une nouvelle institution financière, au capital souscrit de kr. 8 000 000 sous le nom de »*Den norske kreditbank*«. Celle-ci rendit aussitôt des services, car pendant la crise qui eut lieu cette année-là, on la chargea des encaissements et du courtage entre les maisons norvégiennes et leurs créditeurs étrangers, commission dont elle s'acquitta de la façon la plus satisfaisante.

Ces deux banques, considérables pour l'époque, facilitèrent beaucoup pour les négociants l'escompte et les emprunts: la Banque de Norvège ayant à ce moment augmenté son stock métallique, et en même temps la masse de ses billets, le manque de numéraire cessa d'être une entrave pour le développement des affaires.

L'année 1870 vit le début d'une nouvelle poussée en avant dans le monde économique, et les années qui suivirent furent certainement pour notre pays la période la plus brillante qu'il ait jamais eue. Comme on le sait, à la suite de la guerre entre l'Allemagne et la France, ce dernier pays dut payer une indemnité de guerre de 5 milliards, somme qui fut acquittée en un temps prodigieusement court, sans que ce riche pays en parût sensiblement affaibli.

L'Allemagne ayant employé une grande partie de cette somme à payer ses dettes, cet or fut mis en circulation et il résulta des spéculations si excessives dans le marché du monde, qu'on lança un grand nombre d'entreprises véreuses.

La réaction se produisit en 1873, et tout le monde civilisé en reçut une violente commotion. Pour la



Locaux de l'Union commerciale de Kristiania

Norvège, la situation avantageuse avait déjà débuté avant la guerre franco-allemande, et y dura plus longtemps qu'ailleurs.

L'essor des transactions avec l'étranger commença sérieusement à partir de 1872, comme on le voit par le tableau ci-dessus rendant compte année par année des transactions faites par Kristiania et exprimées en millions de kroner:

	importations	exportations	total
1870	37.6	10.3	47.9
1871	38.1	11.8	49.9
1872	53.9	16.0	69.9
1873	67.9	20.9	88.8
1874	76.2	21.6	97.8
1875	74.6	18.0	92.6
1876	71.6	21.7	93.3
1877	78.9	20.3	99.2
1878	58.8	18.7	77.5
1879	56.6	18.9	75.5
1880	65.4	26.6	92.0

Le chiffre d'affaires de la ville avait donc doublé de 1870 à 1874, tant comme importations que comme exportations.

Les deux années suivantes, qui furent très-malheureuses pour le commerce européen en général, ne manifestent qu'un assez faible mouvement rétrograde pour Kristiania; ici, la réaction n'eut lieu sérieusement qu'en 1878, et se traduisit par une forte réduction du chiffre d'affaires, réduction qui, sur les importations, dépassa 25 %. Le minimum fut atteint en 1879. Toutefois la réaction avait commencé dans ce pays dès 1874, et se manifesta pendant les années subséquentes par une dépression générale

de la situation commerciale; mais ce fut à partir de 1878 seulement que diminua visiblement le pouvoir acquisitif de la population et il y eut déclin considérable dans le commerce de détail, ainsi que dans les recettes des chemins de fer et bateaux à vapeur, en même temps que rétrogradaient les recettes des douanes, et que baissait le prix des marchandises.

Pour le *commerce de bois* de la ville, ce passage à des temps mauvais fut particulièrement sensible. Les années 1871—1873 avaient été une période excessivement florissante avec une forte hausse, et surtout en 1873, l'écoulement de la marchandise avait été extraordinairement aisé, en même temps que comparés à la moyenne de 1862—1871, la hausse avait été de 40 % pour les qualités supérieures et atteint 100 % pour les qualités plus ordinaires de bois sciés. Mais il en résulta dans tous les pays producteurs de bois un surcroît de production qui encombra les marchés de l'étranger, dont l'Angleterre était toujours le principal — et d'un autre côté les hauts prix de la bonne marchandise scandinave firent affluer sur les marchés français et allemand des bois indigènes à bon compte, mais de qualité inférieure. Il en résulta qu'en 1875 les exportations de bois de la ville de Kristiania s'abaissèrent à un chiffre de 6 500 000 kr. contre celui de 9 millions, accusé par l'année précédente; mais dès 1876, grâce à une exportation forcée, on remonta au chiffre de 1874. En 1876 les exportations de bois représentèrent pour Kristiania un cube d'environ 335 000 m^3, le plus haut chiffre absolu qu'on ait jamais atteint, et qui formait 17 % du total des bois

exportés par l'ensemble du royaume. Pendant les temps qui suivirent, cette exportation a fléchi et a un peu diminué depuis tant comme chiffre absolu que comme importance relative. Ceci est surtout vrai quantitivement, tandis que la fabrication sans cesse croissante des bois rabotés, qui depuis 1870 ont trouvé des clients sérieux, quoique irréguliers, en Australie et plus tard dans l'Afrique australe, a empêché qu'une réduction aussi forte se manifestât sur la valeur des exportations.

Au commencement et à la fin de la période 1880—1890, il y eut parfois des conjonctures favorables pour les bois, mais ce commerce fléchit beaucoup entre 1890 et 1895, et laissa de minces bénéfices. Cependant il subit un nouveau mouvement progressif pendant ces dernières années. Les chiffres ci-dessous expriment les quantités exportées et leur rapport avec le total des exportations du royaume:

Moyenne de 1881—85	214 000 m^3	= 11.6 %	des exportations totales de bois.
1886—90	189 000 m^3	= 10.1 %	» » »
1891—95	178 000 m^3	= 10.0 %	» » »
1896—98	193 000 m^3	= 9.8 %	» » »

Durant la dernière période triennale, 68 100 m^3, soit 35.3 % du total étaient des bois rabotés, qui jouent donc à Kristiania un rôle un peu plus grand que dans l'ensemble des autres villes du royaume. Cependant Fredrikstad et Drammen exportent, absolument et relativement, plus de bois rabotés que Kristiania.

On explique pour une bonne part le déclin des exportations de bois de Kristiania par le rôle de plus en

plus prépondérant que les *pâtes de bois* ont joué depuis 1870 dans son commerce d'exportation. La production même de cet article n'a, comme nous le verrons bientôt, aucune importance pour la capitale, attendu qu'il n'y a actuellement, ni dans la ville, ni dans ses environs les plus proches, pas un seul établissement se livrant à cette fabrication. Mais la capitale sert de port d'embarquement à un grand nombre de fabriques situées dans son hinterland, et dont plusieurs appartiennent aux industriels de la ville et sont gérées par eux. C'est en 1869 que les premières pâtes de bois furent embarquées à Kristiania, mais il ne s'agissait encore que de 60 tonnes, qui furent calculées sur la base de kr. 160 par tonne, soit un total de kr. 9 600. Cependant dès 1870, la valeur exportée atteignit kr. 80 600. A mesure que les procédés se perfectionnèrent, et que la production alla en augmentant dans les pays scandinaves, cet article fut l'objet d'une baisse considérable et on peut compter que vers 1880, on payait 80 kr. par tonne de pâte mécanique humide (à 50 % d'eau) et en 1890, 32 kr. en moyenne. Mais en même temps, le quantum exporté augmentait dans une mesure extraordinaire, si bien qu'en 1880 on exportait en pâtes tant mécaniques que chimiques un total de 18 600 tonnes, valant environ 1 670 000 kroner, et en 1890 43 300 tonnes représentant 3 690 000 kr. Pour 1896—98 l'exportation moyenne a été par an — en produit norvégien —

de 26 320 tonnes de pâte	mécanique (sèche et humide)	valant	kr.	911 300
et de 20 930 » » »	chimique	»	»	2 301 600
		total	kr.	3 212 900

En outre, pendant les 3 mêmes années, on exporta de Kristiania, en transit, pour 1 338 900 kr. par an de pâtes suédoises, si bien que les exportations totales de cet article ont atteint une valeur de plus de 4 500 000 kr. par an. Notre principal client à cet égard est la Grande-Bretagne, où on donne généralement la préférence aux pâtes norvégiennes sur les pâtes canadiennes, pourtant moins chères; de grandes quantités s'expédient aussi en France, Belgique, Hollande, Danemark etc. Une partie des pâtes expédiées sur les grands ports de transit est à destination de pays d'outre-mer, parmi ceux-ci les Etats-Unis seuls importent directement des pâtes norvégiennes dans une mesure notable.

Cette importation débuta en 1882 et acquit bientôt de l'importance, si bien qu'en 1890 les Etats-Unis recevaient de Kristiania 1517 tonnes de pâte mécanique sèche, 3808 tonnes de pâtes mécanique humide et 2984 tonnes de cellulose humide. Depuis lors les exportations en Amérique ont décliné, et se bornaient en 1898 à 122 tonnes de cellulose sèche.

Une exportation qui se relie à celle des pâtes de bois est celle du *papier*, branche de commerce qui ne laisse pas d'être importante pour la ville. C'est le papier d'emballage qui domine. En 1870 on en exportait environ 12 tonnes, en 1880 2100 tonnes, en 1890 5300 tonnes et en 1898 11600. Cet article est plus spécialement pour la Grande-Bretagne et pour Hambourg, en grande partie en transit pour pays d'outremer. En 1898, le papier et les produits du papier exportés par Kristiania valaient 2 millions de kroner.

Un autre article, qui a acquis une importance sans cesse croissante pour le commerce d'exportation de Kristiania, est la *glace*. Tandis que vers 1835 déjà Drammen, certaines villes de la préfecture de Bratsberg etc. avaient commencé à en exporter en France et en Angleterre, et qu'il en était de même à Kristiania pour certaines années depuis 1846, la capitale en exporta régulièrement et en quantité sans cesse croissante depuis 1861, surtout vers l'Angleterre, mais aussi parfois vers d'autres pays de l'Europe occidentale et même jusqu'en Amérique. La quantité exportée qui en 1870 était de 21 600 tonneaux de registre, atteignait 68 700 tx. en 1890, et en 1898, année exceptionnellement avantageuse pour cette branche, 139 900 tonneaux de registre, représentant une valeur d'environ 1 160 000 kroner. Le commerce de la glace laisse la place à de très-grands risques, et les valeurs varient fortement d'une année à l'autre.

Il faut encore mentionner ce que la ville exporte des *pierres taillées* : Vers 1840, comme il a déjà dit, Kristiania commença déjà à exporter des pierres taillées, venant de différentes carrières situées à l'est de la ville (Maridalen, Grorud). En 1875, Kristiania en exportait en tout 1590 tonnes tandis que la statistique accuse pour 1896—1898 une moyenne annuelle de 3 677 tonnes. L'exportation comprend des bordures de trottoir et des pavés, surtout à destination d'Angleterre et d'Allemagne, ainsi qu'un certain nombre de monuments funéraires en pierre polie, de pierres pour façades etc. Toutefois, la plus grande partie de l'exportation a lieu dans le district de Fredrikshald, où se trouvent de nombreuses carrières d'excellent

granit, appartenant en partie à des industriels de Kristiania. La Norvège exporte aussi à l'étranger, où on les emploie en façades etc. une certaine quantité de pierres ollaires (stéatites) et de marbres d'excellente qualité. Le pays compte une masse de carrières de marbre, dont bon nombre appartiennent à Kristiania; mais il n'y a qu'une partie insignifiante de l'exportation qui ait lieu par cette ville.

Le *commerce du poisson* joue un rôle bien autrement important dans les transactions de notre capitale. Tandis que, jusque 1860, et outre de petites quantités d'autre poisson, on n'exportait guère d'ici que quelques centaines de barils de hareng salé (environ 650 hectol. en 1860), l'exportation du même article s'est fortement accrue depuis. En 1880, on en exportait 55 500 hectol., chiffre qui a pourtant baissé ultérieurement et qui varie plus ou moins d'une année à l'autre avec le résultat des pêches. La marchandise en question est principalement transportée en Suède. De petites quantités d'autres produits de pêches: poisson frais, stockfisch, klipfisch etc. se rendent aussi à l'étranger par Kristiania. Depuis que les communications par voie ferrée avec Trondhjem ont été complétées en 1880, la capitale a en somme attiré à elle une certaine partie du commerce du Nordland, autrefois monopolisé par les négociants de Bergen et plus ou moins par ceux de Trondhjem. Il passe aussi maintenant beaucoup d'huile par Kristiania, surtout d'huile de phoque et de baleine, ainsi que d'autres produits de la capture de ces animaux, sur-

tout à destination d'Angleterre, d'Allemagne et de Hollande.

Nous renverrons d'ailleurs au tableau ci-dessous, qui rend compte de l'accroissement des exportations de Kristiania depuis 1861, en ce qui concerne les produits principaux:

articles.		Moyennes annuelles. 1861—1865.	1881—1885.	1896—1898.
bois	m³	278 138	204 304	192 904
dont bois rabotés	»	?	70 817	68 131
pâte mécanique	tonnes	0	39 900	26 320
cellulose	»	0		20 930
allumettes	»	0	2 868	2 130
papier d'emballage	»	0	3 188	10 724
glace	tx. de registre	2 888	61 056	96 621
pierres taillées	tonnes	?	3 631	3 677
clous et pointes	»	15	3 745	8 837
bière	litres	94 400	1 474 800	257 800
eau-de-vie	»	125	507 700	1 143 900
lait concentré	tonnes	0	594	2 626
beurre	»	0	1 451	2 174
peaux	»	83	620	790
son	»	0	208	5 920
cotonnades	»	0	146	279
lainages »autres«*)	»	0	207	291
hareng salé	hectol.	2 999	30 576	19 479
huile de poisson, toutes espèces	hectol.	154	5 139	**)23 363

En ce qui concerne le *commerce d'importation*, il suffira de jeter un coup d'oeil sur le tableau suivant relatant les quantités importées des articles principaux:

*) nos. 646 et 647 du tarif de 1898.
**) dont huile de foie de morue médicinale: 6 420 hectol.

articles		moyennes annuelles		
		1861—1865	1881—1885	1896—1898
viande et lard . .	tonnes	716	4 306	10 185
céréales*)	»	35 705	56 130	106 778
café	»	2 443	4 182	6 049
sucre	»	2 299	6 384	17 014
tabac	»	563	950	1 135
eau-de-vie	»	406	280	498
vin	»	253	575	2 862
sel	hectol.	64 062	83 494	128 938
houille	»	456 192	2 282 172	4 937 390
acier	tonnes	72	632	2 797
fer en barres . .	»	2 085	12 563	22 606
fonte	»	1 152	4 808	12 774
tôles	»	225	2 918	11 729
coton	»	827	1 793	2 260
filés de coton écrus	»	37	393	740
laine	»	84	166	310
lainages »autres«**)	»	329	656	1 139
laines filées . . .	»	16	153	548
cuir pour semelles	»	150	839	1 416

La grande masse des produits importés par la ville, vient d'Allemagne ou par l'Allemagne (principalement Hambourg), soit de Grande-Bretagne ou par voie anglaise; cependant, la majeure partie des céréales, seigle et orge, vient des ports russes ou aussi roumains de la Mer Noire, ainsi que des ports russes de la Baltique; le Danemark joue aussi un certain rôle à cet égard. De Suède on importe, principalement en transit, différents articles en bois, bruts ou ouvrés, du fer et de la quincaillerie, de la viande, des matières textiles etc., mais le commerce avec ce pays

*) Ce chiffre ne comprend que l'orge, le seigle et le froment non-moulus ainsi que la farine de froment et celle de seigle.

**) voir p. 136 note *).

a d'ailleurs fortement décliné depuis quelques années par suite de l'abrogation en 1897 du traité de commerce qui existait auparavant entre les deux pays (»Mellemrigsloven«, voir p. 89). Il vient aussi des denrées coloniales par la Hollande et la Belgique, où les commerçants de Kristiania vont aussi chercher des articles industriels de différente nature. Vins et eaux-de-vie s'achètent surtout en France, pays qui nous envoie aussi une certaine quantité de sucre et de café.

Nous ne pouvons pas entrer ici dans de plus grands détails. Il sera plus intéressant d'apprendre quelle marche ont suivie les transactions commerciales depuis une vingtaine d'années; on est déjà plus ou moins éclairé à cet égard par ce qui précède.

Après que la réaction qui suivit l'époque florissante de 1870 à 1875 eut maintenu quelque temps les affaires à un niveau fort peu satisfaisant, un mieux se manifesta au début de la période 1880—90, spécialement dans les bois, que l'on commença à exporter en Australie, et dont le cours haussa, si bien que de 18 800 000 kr. en 1879, le chiffre des exportations de Kristiania passa en 1880 à 26 600 000 kr., chiffre qui resta à peu près permanent jusqu'en 1888. Les importations, dont la valeur était de 56 600 000 kr. en 1879 et de 65 400 000 kr. en 1880, s'élevèrent en 1881 à 73 700 000, chiffre qu'elles ne dépassèrent d'une façon permanente qu'après 1887. Le milieu de la période 1880—90 fut une époque de dépression, surtout en 1885—87; mais pendant les années qui suivirent, le commerce extérieur de Kristiania prit de l'essor sous l'influence des conditions exceptionnellement avantageuses dans lesquelles travaillait la navigation, surtout en 1889.

Dès 1890 se prononça de nouveau une dépression prolongée dont la cause est principalement imputable au krach Baring en Angleterre, et aux phénomènes connexes. Les conjonctures ne se remirent définitivement qu'en 1895, et la ville a depuis lors traversé une période dorée, qui a eu quant à ses effets la plus grande analogie avec les bons temps des années après 1870. L'activité des transactions a énormément progressé pendant ce temps, et le monde des affaires a tout comme les autres classes acquis, au point de vue économique, une solidité qu'il n'avait encore jamais connue.

Le tableau ci-dessous va montrer la croissance du commerce extérieur de la capitale depuis 1880. Il ne peut y être question de déclin, mais au plus d'un ralentissement plus ou moins grand.

Voici quel a été en millions de kroner le total des transactions avec l'Etranger:

	importations.	exportations.	total.	revenu des douanes.
1881—85 moy. annuelle	73.7	25.7	99.4	8.9
1886—90 » »	84.2	28.8	113.0	10.8
1891—95 » »	110.8	32.3	143.1	11.8
1896—98 » »	140.7	32.1	172.8	17.1
1898 » »	145.4	28.7	174.1	20.9

On voit que plus de moitié des importations totales du pays et le quart environ de ses exportations ont lieu par Kristiania et que depuis 1875 environ, cette ville a même dépassé Bergen comme chiffre d'exportations.

Voici quelques chiffres indiquant, depuis qu'on possède des relevés statistiques convenables, quelle est

la part prise par notre ville dans le total des transactions de la Norvège:

	importations.	exportations.	commerce general.
1866—70	34.6 %	12.2 %	25.1 %
1876—80	42.5 »	20.6 »	33.7 »
1886—90	50.9 »	24.2 »	39.7 »
1896—98	53.8 »	20.3 »	41.2 »
1898	51.9 »	18.0 »	39.6 »

Par suite de ce développement rapide de sa vie marchande, Kristiania est devenu de plus en plus le centre du commerce norvégien, tant avec l'intérieur qu'avec le dehors. Le monde commercial de Kristiania a vu s'accroître depuis une cinquantaine d'années non-seulement son effectif et sa solidité économique, mais aussi la somme de ses connaissances mercantiles.

La différence existant de par la loi entre les négociants en gros et les négociants ordinaires avait, comme nous l'avons dit, été supprimée par la loi du 8 août 1842. Depuis que le commerce dans les campagnes a été émancipé, d'abord partiellement en 1857, puis plus complètement par des lois de 1866 et de 1874, et qu'une classe nombreuse de commerçants de campagne s'est répandue dans tous les districts de l'intérieur, le commerce de gros de la capitale a cependant acquis encore plus de prépondérance et s'est spécialisé en même temps que la forte concurrence mutuelle a généralisé l'emploi des voyageurs de commerce, qui parcourent le pays dans tous les sens afin d'y recueillir des commandes pour leurs maisons. Un grand nombre de maisons étrangères se sont également assuré une place en vue

dans le commerce de la ville en y installant des représentants à poste fixe; tant par ceux-ci que par leurs voyageurs, elles font du commerce de gros avec les marchands en détail de Kristiania et avec les négociants des autres villes et des districts ruraux. Afin de pouvoir exercer un certain contrôle sur leurs opérations, une loi de 1897 a soumis tous les voyageurs de commerce étrangers au paiement d'une patente.

Depuis 1872, Kristiania communique par *chemin de fer* avec Drammen, et (comme nous le disions p. 135) la dernière section de la ligne de Kristiania—Trondhjem, qui a en tout 562 kilom. fut ouverte au trafic en 1880. Autour de Kristiania des chemins de fer rayonnent dans 4 directions principales et le relient

1) vers le nord, avec Trondhjem, qui est à son tour en communication régulière et fréquente par bateaux à vapeur avec toutes les côtes de l'ouest et du nord,

2) vers l'est avec Stockholm,

3) vers le sud-est par les Smaalenene, avec Gothembourg, et la Suède méridionale, et enfin

4) vers l'ouest avec Drammen et les villes de la côte jusqu'à Skien, avec Kongsberg, etc.

Les trois premières de ces lignes aboutissent à la gare dite de l'Est, dont le trafic de marchandises, antérieur à 1870 se trouve relaté à la page 127. Il s'est depuis lors considérablement accrû, surtout (en raison du développement pris par l'industrie en dehors de la ville) pour les arrivages, dont le tonnage s'est pour l'exercice 1880—81 élevé à 88400 tonneaux, en 1890—91 à 166 000 et en 1897—98 à 267 200 tonneaux, tandis

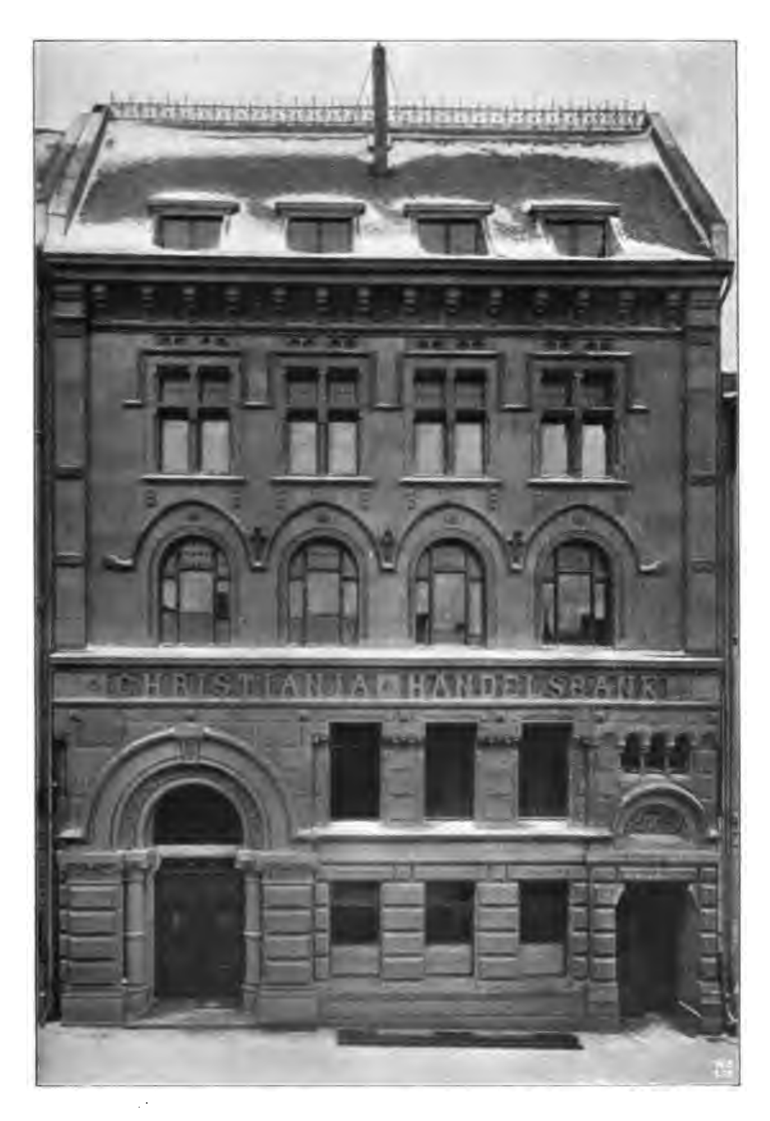
qu'au départ le total pour les mêmes exercices a été de 232 800, 379 300 et 524 200 tonneaux.

Les deux gares de la ville, qui sont commodément installées à proximité du port avec lequel elles sont reliées par des embranchements de voie ferrée, sont devenues trop petites pour le service qu'elles ont à faire, et recevront sous peu une extension considérable, ce qui est d'autant plus indispensable, qu'un nouveau chemin de fer va bientôt relier la ville aux riches campagnes situées à l'ouest du lac Mjøsen; en même temps une ligne principale est en construction entre Kristiania et Bergen, mais en raison des percement de tunnels auxquels elle donnera lieu sur une vaste échelle, elle ne pourra être terminée avant l'année 1907.

Depuis les années qui suivirent 1870, les communications *télégraphiques* entre la ville et l'intérieur comme entre la ville et l'étranger se sont aussi considérablement développées, et il va sans dire que ce développement a eu la plus grande importance au point de vue spécial des affaires. Le *téléphone*, qui fut introduit à Kristiania en 1890, y a fait des progrès bien plus rapides encore. Sa station centrale compte maintenant 11 000 appareils qui, par les lignes téléphoniques de l'Etat, sont reliés à tous les réseaux téléphoniques de la Norvège du sud et de l'est, ainsi qu'avec la Suède.

L'essor pris par la ville sur le terrain économique a nécessairement entrainé une floraison connexe de ses *banques*.

Tout d'abord on peut dire que le stock métallique de la Banque de Norvège et sa circulation fiduciaire,



KRISTIANIA: LA BANQUE DU COMMERCE

Page 143

ligne 6 en remontant au lieu de: »de 2 millions et d'un million« lisez:

»de 2 et de 3 millions«.

qui en est la conséquence, se sont augmentés fortement depuis vingt et trente ans; leurs montants qui à la fin des années 1871—75 étaient en moyenne de 30 400 000 et 40 600 000 kr. atteignaient en 1895—99 41 100 000 et 57 700 000 kr. En juillet 1899 la circulation des billets dépassa même 70 millions de kroner. Il en est résulté que la Banque a dans une mesure toujours croissante pu mettre à la disposition des affaires des capitaux disponibles pour l'escompte. Aux termes de la loi du 23 avril 1892, cette banque d'émission, la seule qu'il y ait dans le pays, a le droit d'émettre des valeurs représentatives pour une somme dépassant de 24 millions de kr. son encaisse métallique; mais actuellement, il y a une proposition royale en vue de porter ce droit d'émission à 35 000 000 de kroner. La Banque, dont le siége principal a été au 1er janvier 1897 transféré à Kristiania, qui est le marché régulateur du pays, a à sa tête une direction dont le chef nommé par le roi, fonctionne comme administrateur gérant, tandis que les autres membres sont élus par le Storthing aussi bien pour le siége principal que pour les 12 succursales.

Comme nouvelles grandes banques par actions destinées à favoriser les affaires, on a fondé en 1881 la »*Kristiania handelsbank*«, et au 1er janvier 1897 »*Den norske industri- og vexelbank*« avec des capitaux souscrits de 2 millions et d'un million de kroner. La ville possède ainsi pour le moment 4 grandes banques d'affaires établies par des particuliers et représentant un capital dont le montant au 1er janvier 1899 était de 35 200 000 kr. d'actions souscrites, et 18 500 000 kr. de versements. Il y en a en outre

plusieurs banques moins importantes, dont plusieurs n'ayant pas pour but principal l'escompte des papiers de commerce.

Voici un tableau de la situation depuis 1880:

Années	nombre de banques	fonds social		fonds de réserve	montant de l'escompte par année***)
		souscrit kroner	versé kroner	kroner	kroner
1881	2	11 200 000	5 500 000	1 800 000	95 600 000
1885	3*)	13 000 000	6 100 000	2 000 000	104 800 000
1890	6	16 500 000	7 300 000	2 200 000	104 300 000
1895	6	18 500 000	8 300 000	3 900 000	119 100 000
1897	7	21 700 000	11 500 000	4 500 000	178 200 000
1898	11**)	39 900 000	21 700 000	6 500 000	289 700 000

Un certain nombre de ces banques, d'accord avec une ou deux grandes banques particulières, ont fondé en 1898 un office de règlement mutuel analogue aux »*clearing houses*« qui existent en Angleterre.

La caisse d'épargne de Kristiania qui, à des époques antérieures, a parfois été d'un bon secours aux affaires de la ville par ses opérations de change, a depuis 1880 entièrement rénoncé à ce genre d'affaires.

Depuis peu de temps seulement on peut dire que la ville possède un marché de fonds ou d'actions: c'est en 1881 qu'on nota pour la première fois les

*) Non-compris une banque tout-à-fait insignifiante fondée en 1883.
**) Non-compris «Den nordiske aktiebank», dont l'existence dura du mois de septembre 1898 au mois de juillet 1899, époque où elle commença à liquider. Elle avait un capital-actions versé de 2 millions de kroner et devait surtout servir comme banque de «trust».
***) Traites et obligations à endossement.

cours de quelques valeurs à la bourse de Kristiania. Pendant la dernière période de floraison économique, à partir de 1895, cette branche des affaires a été cultivée avec une énergie d'autant plus grande. Les bonnes années provoquèrent en effet dans les banques et les établissements industriels, tant dans la ville qu'au dehors, un important mouvement vers des fondations nouvelles; en 1897, par exemple, on enregistra 106 sociétés nouvelles par actions avec un capital nominal de 16 900 000 kr. et en 1898 134 au capital de 24 900 000 kr., capital qui se trouve porté à 40 millions de kr., si l'on y compte le capital souscrit pour l'agrandissement des anciennes banques de la capitale. Il s'ensuivit des spéculations fort étendues sur des actions anciennes et nouvelles. Ces transactions subirent toutefois un brusque temps d'arrêt au milieu de 1899, une des plus grandes maisons de Kristiania ayant fait faillite et entrainé dans sa chûte deux des grandes banques récemment fondées, et dont les actions avaient à un degré éminent été l'objet de spéculations*).

A ce moment la confiance du public dans les entreprises nouvelles reçut en général un coup très-violent, et les banques ayant commencé à être plus circonspects dans leurs prêts, en même temps que le marché financier se tendait davantage à l'intérieur comme au-dehors, le numéraire se fit très-rare, ce qui occasionna un nombre inaccoutumé de faillites,

*) L'une de ces banques est mentionnée dans la note **) de la page 144 précédente. L'autre était «Den norske discontobank». Elle avait commencé ses opérations au 1er janvier 1898 comme société en commandite au capital d'un million de kroner, capital qui fut bientôt porté à 3 puis à 6 millions de kroner.

surtout chez les petits commerçants et les spéculateurs. Tous les fonds et toutes les actions, dont la valeur avait fortement haussé par suite de la grande facilité qu'on éprouvait à emprunter sur nantissement, subirent une baisse considérable, les banques ayant alors de fait cessé de prêter de l'argent contre dépôt d'actions et la situation du marché s'en ressentit tellement que, pour la première fois depuis 1816, la Banque de Norvège se vit forcée de dépasser son maximum d'émission. Plusieurs des plus grands spéculateurs durent liquider et plusieurs maisons même dont la solidité ne souffrait aucun doute, se trouvèrent embarrassées en raison de la difficulté qu'il y eut alors à se procurer de l'argent dans les banques, même contre dépôt sûr. On reconnut cependant que non-seulement le monde commercial de Kristiania n'avait guère pâti des spéculations exagérées, mais qu'il en était même sorti avec une solidité plus forte que jamais.

Nous avons déjà (p. 69) parlé d'une tentative faite en 1708 par fonder une *bourse* à Kristiania. Cependant, cette bourse ne fut fondée sérieusement que par la loi du 8 septembre 1818, loi qui est encore en vigueur. Pour ce qui est de l'organisation et du fonctionnement de la bourse nous renvoyons à la préface de ce livre.

La bourse de Kristiania ne se distingue pas par une grande animation et il s'y conclut en somme peu d'affaires. En 1898 elle a été fréquentée en tout par un peu plus de 15 000 personnes, soit environ 50 par jour: en 1899, ce chiffre a été notablement moindre. Une des causes de ce résultat est à



Etablissement de Kværner (fonderie de fer)

coup sûr la grande extension prise par la ville et par suite de laquelle la bourse située tout près du port, et dont les locaux sont d'ailleurs vieillis, se trouve sensiblement en-dehors du véritable quartier des affaires. La direction de la bourse nourrit d'ailleurs des projets d'agrandissement et, si faire se peut de transport de la bourse en point plus central.

Navigation. Comme nous l'avons déjà dit, il se manifesta vers le milieu du siècle des perspectives heureuses pour l'avenir de la navigation norvégienne en raison du progrès des transactions dans le monde entier, et grâce à la faveur des temps. Dès 1840, notre grand homme d'état, le professeur *Schweigaard*, déjà nommé, s'exprimait comme suit au sujet du commerce maritime de la Norvège dans son premier grand travail, intitulé: »Norges Statistik« : L'importance de la navigation est si capitale en ce pays, et les espoirs, qu'on est en droit de fonder sur ses progrès sont si grands qu'elle mérite l'attention la plus sérieuse des pouvoirs publics. Elle n'a pas besoin d'encouragements positifs; son intérêt exige seulement qu'on aplanisse les obstacles qui s'opposent à son développement«.

Les progrès de la navigation norvégienne pendant la 3ième quart du XIXième siècle dépassèrent peut-être les prévisions les plus audacieuses. Au milieu du siècle, nous avions une marine commerciale imposante en soi, car elle jaugeait 300 000 tonneaux; elle était supérieure à celle des autres pays scandinaves, et outre qu'elle subvenait à la plupart des échanges de marchandises entre la Norvège et l'étranger, elle se

livrait surtout au transport des bois dans le nord et l'ouest de l'Europe, mais elle ne s'occupait que sur échelle relativement restreinte de transports dans les autres parties du monde. Mais pendant le cours des années écoulées de 1850 à 1880, notre peuple devint peu à peu la troisième nation maritime du monde, si bien qu'à la fin de 1878, il possédait un tonnage de 1 527 000 tonneaux, dont 51 700 à vapeur. Comme un tonneau de bateau à vapeur a en moyenne un effet utile trois fois plus grand qu'un tonneau de voilier, on pouvait en 1878 évaluer à 1 630 000 tonneaux le tonnage »effectif« de la Norvège. La part nous revenant dans la flotte commerciale du monde s'était donc accrue pendant cette période de 3 à $5^3/_4$ %, et notre pavillon avait acquis une notoriété de plus en plus grande dans tous les pays du monde, et spécialement de l'autre côté de l'Atlantique.

Pour nous en tenir à la flotte commerciale de *Kristiania* on la vit s'accroître pendant cette même période plus rapidement encore que celle appartenant à l'ensemble du pays; elle passait de 16—17 000 à 112 000 tonneaux effectifs (102 000 tonneaux nominaux), et se trouvait donc septuplée, tandis que celle du pays tout entier n'était que quintuplée. Il en résulta que la part afférente à notre ville dans le total du commerce maritime norvégien passa de $5^1/_2$ à 7 %. Et pourtant, Kristiania se trouvait encore en retard sur plusieurs autres villes, comme Arendal (156 700 tonneaux effectifs), Bergen (134 700) et Stavanger (127 700).

Les cinq premières années de la seconde moitié du XIXème siècle (1851—55) furent alors considérées

comme une des époques les plus privilégiées que la navigation de Kristiania eût eues depuis bien longtemps; elles se distinguèrent avant tout par une recrudescence de l'activité maritime. Les bonnes années se tinrent encore un an ou deux, et les armements maritimes augmentèrent considérablement à Kristiania tout comme dans le reste du pays. »Kristiania a d'ailleurs pris part, »dit le rapport quinquennal de 1856—60«, à l'accroissement du chiffre des affaires avec l'Amérique du Sud et du Nord, dans les eaux de l'Inde et de la Chine, ainsi qu'à destination d'Australie, où le pavillon norvégien s'est montré de plus en plus fréquemment; au moins des navires isolés ont-ils fait des voyages dans l'Inde et plusieurs en Amérique«. Les frets extraordinairement élevés de 1857 baissèrent il est vrai en 1858, en raison de la crise commerciale, mais il remontèrent plus tard à un niveau relativement satisfaisant. La flotte commerciale du district douanier de Kristiania monta de 136 navires (16 500 tonneaux) fin 1850, à 180 navires (30 700 tonneaux) fin 1858. Les deux années qui suivirent, il y eut un temps d'arrêt.

Pendant la période de 1861 à 1870, qui fut somme toute très avantageuse pour la navigation de la Norvège, la flotte commerciale de Kristiania fut plus que doublée; les progrès furent notablement favorisés par le traité de commerce avec la France, conclu en 1865, qui donna un certain essor aux opérations des navires de Kristiania vers les ports français. Nous n'avions pourtant encore en 1870 que 8 navires à vapeur, avec un tonnage total de 1680 tonneaux.

La navigation de la capitale continua cependant

à progresser surtout en 1872 et 1873: pendant ces deux années, la flotte commerciale de Kristiania s'accrut de 25 500 tonneaux c.a.d. d'un chiffre supérieur au tonnage total de 1855. La flotte à vapeur fit aussi des progrès et en vint à la fin de 1875 à compter 24 bâtiments et 4 600 tonneaux (Bergen avait alors déjà atteint le chiffre de 20 700 tonneaux).

A partir de 1875, notre navigation souffrit par contre d'un malaise sensible; on caractérise les frets de 1876—80 comme ayant été généralement mauvais et le produit net de la navigation comme très minime. Ce malaise était dû en partie à une situation commerciale en souffrance, mais aussi à ce que notre flotte se composait encore dans une trop forte proportion de navires à voiles, alors que dans le reste du monde, et spécialement en Grande-Bretagne les navires à vapeur acquéraient une prépondérance de plus en plus grande.

En 1879, on peut compter que la moitié à peu près du tonnage mondial effectif était constitué par des navires à vapeur, tandis qu'en Norvège ils n'en formaient encore qu'un dixième (13,4 % pour la ville de Kristiania). Depuis lors les navires à vapeur ont de plus en plus détrôné les voiliers: ils représentent actuellement les $^4/_5$ au moins du tonnage mondial, qui de son côté a presque doublé (tonnage effectif). Chez nous le passage de la voile à la vapeur fut lent encore jusque vers 1887. Mais depuis la fin de 1887 jusqu'en 1898, la Norvège a vu sa flotte à vapeur s'accroître nominalement de 122 000 à 438 000 tonneaux, et effectivement de 366 000 à 1 575 000 tonneaux: on peut donc dire que notre flotte à vapeur représente

à peu de chose près la même puissance de transport que l'ensemble de notre flotte en 1879.

La transformation a été plus ou moins retardée par plusieurs périodes successives de dépression sur le marché mondial, non-seulement vers la fin de la période 1870—80, mais aussi vers 1885 et dans la première moitié de la période 1890—1900. Pendant les périodes intermédiaires plus florissantes, dont la navigation ne fut pas la dernière à bénéficier, les marines commerciales s'accrurent dans une proportion telle que l'excédant de tonnage disponible aux heures de stagnation contribua à faire baisser les frets plus encore qu'ils ne l'eussent fait sans cela. Les voiliers plus spécialement ne purent plus, surtout pour les courts trajets, comme les tournées dans la Baltique, soutenir la concurrence avec les bâtiments à vapeur. Au long cours, cependant, la navigation à voiles a souvent encore réussi à faire ses frais jusque dans ces derniers temps, et elle a pu donner des dividendes satisfaisants même pendant les mauvaises années. Depuis l'été et l'automne de 1896, la situation s'est considérablement améliorée pour la navigation, et l'on peut dire en somme que depuis trois ans (1897—99) le marché maritime a bénéficié de frets satisfaisants, et que nos voiliers en ont aussi tiré avantage. Pendant la période 1880—93 la flotte voilière de la Norvège resta à peu près au même point que vers 1879 (1 400 000—1 500 000 tonneaux), mais depuis lors elle a notablement diminué, et n'était plus, fin 1898, que de 1 121 000 tonneaux.

Au cours des 20 dernières années, le tonnage effectif de la Norvège a passé de 1 630 000 à 2 696 000

tonneaux. Nous représentons ainsi 5% du tonnage appartenant au monde entier. Parmi les nations maritimes nous sommes dépassés par les Anglais et les Américains, et maintenant aussi par les Allemands; mais dans les ports de Grande-Bretagne et d'Irlande, notre pavillon a depuis 1873 (sauf la seule année 1885) conservé la première place parmi les pavillons non-britanniques. Il convient pourtant de dire qu'il y a dans la flotte commerciale norvégienne (et même à Kristiania) un certain nombre de navires appartenant en réalité à l'étranger, et qu'elle compte en outre un bon nombre de voiliers en bois vieillis et défectueux; comme beaucoup de voyages ont lieu l'hiver dans des eaux particulièrement dangereuses il en résulte que notre flotte voilière est depuis un certain nombre d'années l'objet de nombreux sinistres.

Depuis 1880, le tonnage effectif de la flotte commerciale de Kristiania a donc à peu près quadruplé et passé de 100 500 à environ 425 000 tonneaux, ce qui fait que notre quote-part dans la flotte norvégienne a augmenté de 7 à 16 %. Parmi les villes d'armateurs de la Norvège, il n'y a plus que Bergen qui nous dépasse, son tonnage effectif — qui est presque exclusivement à vapeur — étant de 554 000 tonneaux.

Ce résultat est principalement dû à l'essor pris par la construction des bateaux à vapeur. Tandis qu'en 1880 la flotte à vapeur de la capitale ne dépassait pas 5 500 tonneaux et n'atteignait encore en 1888 que 17 600 tonneaux (ou d'après les règles actuelles de jauge, environ 15 000), elle s'est dans le courant des années 1889—98 accrue d'environ 70 000 tonneaux. Kristiania possédait en effet, fin 1898, 179

vapeurs, représentant 86 000 tonneaux (310 000 de tonnage effectif), en y comprenant 11 navires, jaugeant ensemble 9 300 tonneaux, dont les armateurs demeurent hors ville, mais ont leurs bureaux en ville, au moins pour la majeure partie de ces navires. L'accroissement le plus considérable eut lieu en 1895 et 1896, années où les acquisitions faites par notre flotte à vapeur atteignirent 33 700 tonneaux. Il importe de remarquer la forte croissance du nombre des gros navires; ce sont ceux qui, de nos jours sont les plus remunérateurs. Ce fait résulte d'un calcul bien simple: le tonnage moyen des navires à vapeur de Kristiania a depuis 1880 passé de 137 à 456 tonneaux. Il y a 20 ans, notre ville n'avait aucun vapeur dépassant 700 tonneaux; en 1898, elle en a 52, dont 18 ont plus de 1 000 tonneaux.

En 1890, Kristiania n'avait que deux maisons d'armateurs disposant d'un total de plus de 3 000 tonneaux; il y en a maintenant 10 dont 3 sont en grande partie pour le compte de capitaux anglais; mais la première de toutes *(Fearnley & Eger)* qui dispose en tout de 10 300 tonneaux, est exclusivement norvégienne.

Sur la flotte à vapeur de Kristiania, 115 navires, représentant 74 700 tonneaux, naviguent à l'étranger; 30 environ (avec 13 000 tonneaux) font des services réguliers entre la Norvège et l'étranger, et font escale à Kristiania (voir plus loin). Les autres font des transports sur différents points du globe, mais un grand nombre s'en tiennent à des cours moins longs; ils naviguent spécialement sur l'Angleterre, mais aussi sur les ports de la Baltique, etc. On trouve aussi des vapeurs

de Kristiania dans la Mer Méditerranée et plusieurs de nos plus grands navires font fréquemment le service transatlantique ou d'outre-mer, par exemple dans l'Extrême-Orient. On emploie sur une grande échelle le système des affretements, à temps *(time-charter)*. Kristiania est aussi le port d'attache du navire polaire »Fram«, appartenant à l'Etat norvégien, et rendu célèbre par les expéditions de *Nansen* et de *Sverdrup*.

Les voyages dans le pays même occupent 46 vapeurs de Kristiania, dont 23 ayant moins de 20 tonneaux. Abstraction faite des services locaux, les vapeurs de côte et de fjord faisant des services réguliers n'appartiennent généralement pas au port de Kristiania. Parmi les vapeurs consacrés à la capture du phoque et de la baleine, il y en a 7 qui sont inscrits comme appartenant à la ville, mais nos armateurs ont aussi des intérêts dans plusieurs navires baleiniers de Tønsberg.

La flotte voilière de Kristiania qui, à l'issue de 1879, comptait 271 navires et jaugeait 96 800 tonneaux, resta à peu près au même point pendant les années qui suivirent; à la fin de 1886, on y comptait 110 800 tonneaux, répartis sur 268 navires. De 1887 à 1890 elle augmenta considérablement, et à la fin de 1890, son effectif était de 295 navires avec un total de 164 450 tonneaux. Cet accroissement fut surtout dû à l'achat fait au-dehors de grands voiliers construits à l'origine pour compte étranger (pendant les années dont nous parlons, 100 navires, avec un total de 85 000 tonneaux). De 1891 à 1895, notre flotte voilière se maintint à un chiffre dépassant 160 000 tonneaux,

mais elle a beaucoup diminué depuis, et à l'issue de de 1898, elle ne faisait plus que 117 375 tonneaux.

Le tonnage moyen a d'ailleurs aussi beaucoup augmenté pour les voiliers: il a passé de 357 tonneaux (fin 1879) à 667 (fin 1898). A cette dernière date leur nombre était de 176, dont 2 ayant plus de 2 000 tonneaux, et 40 entre 1 000 et 1700. Vingt ans auparavant, en 1878, Kristiania n'avait que 5 voiliers (et navires en tout) ayant plus de 1 000 tonneaux, et aucun en ayant plus de 1 200. Les voiliers de la capitale sont occupés en général à des transports en Angleterre, dans l'Amérique du Nord et du Sud, l'Afrique australe etc.

Le nombre des marins de la flotte commerciale de Kristiania était en 1898 d'environ 4 500 hommes.

Vers 1851—55, la navigation de l'étranger sur Kristiania en était à peu près au même point que 50 ans auparavant: en 1804—06 on expédiait annuellement de notre principal article d'exportation, le bois, 410 navires et 52 000 tonneaux de registre, alors qu'en 1851—55, l'exportation totale en marchandises de toute nature était de 57 500 tonneaux (par 528 navires) et là-dessus il y avait 52 000 tonneaux de bois. Toute la navigation à la sortie était à la même époque de 63 000 tonneaux par an (y compris les navires sur lest), tandis qu'à l'entrée, elle était un peu plus grande, soit de 73 000 tonneaux. Depuis 1830 la navigation totale sur Kristiania avait donc progressé d'environ 70 %.

Depuis 1855 la navigation sur Kristiania a pris un essor vertigineux: au bout de dix ans le tonnage total, entrées et sorties, avait plus que doublé; au

bout de vingt ans plus que quadruplé, puisque entre 1871 et 1875 on a en moyenne déclaré à l'entrée, comme venant de l'étranger 318 000 tonneaux, et 280 000 à la sortie. Dix ans plus tard, le tonnage total à l'entrée avait de nouveau à peu près doublé; en 1886, il dépassait 700 000 tonneaux et en 1891 il atteignit même 937 000 (soit d'après la nouvelle jauge environ 820 000 tonneaux); pendant les années qui suivirent, il y eut un temps d'arrêt, mais les progrès rapides ont recommencé depuis quelques années, si bien qu'en 1898 le tonnage à l'entrée s'élevait à 974 000 tonneaux, chiffre 20 fois supérieur à celui de 1850. La navigation ayant lieu de Kristiania à destination directe de l'étranger a pendant les vingt dernières années été bien moindre que la navigation à l'entrée, attendu que plusieurs vapeurs appartenant à des lignes régulières et ayant ici leur point de départ, prennent leurs chargements dans d'autres ports de Norvège et sont comptés comme partant de ces ports. En 1898, on a compté 643 000 tonneaux comme expédiés par le port de Kristiania.

La navigation sur la capitale représente actuellement plus du quart de celle qui a lieu pour l'ensemble du royaume, et dépasse de beaucoup celle de toutes les autres villes de Norvège.

Le nombre des navires ne s'est pas accrû dans la même proportion que le tonnage; il est cependant dans ces dernières années environ triple de ce qu'il était immédiatement après 1850, époque où le port de Kristiania recevait annuellement environ 800 navires de l'étranger: en 1898, il en a reçu 2 562. Le tonnage moyen des navires entrés qui vers 1850

était de 95 tonneaux, et qui en 1871—75 s'élevait déjà à 181 tonneaux, était en 1898 de 380 tonneax.

Sur tout l'ensemble des entrées de navires, $^2/_3$ environ pendant la période allant de 1850 à 1870, étaient des navires en charge: cette proportion augmenta plus tard et atteignit même 90 %. En 1898, elle était de 85 %. Le total du fret utilisé n'est pourtant actuellement que la moitié environ de tout le tonnage déclaré à l'entrée, attendu que les vapeurs (et surtout ceux à voyageurs) ne sont souvent qu'incomplètement chargés, tandis que, comme par le passé, les voiliers sont le plus souvent chargés presqu'en plein, sauf quand ils arrivent sur lest. Sur le tonnage expédié, il y en a eu pendant les dernières années moins de la moitié en charge; cependant les trois quarts environ du tonnage à la sortie a lieu par navires ayant reçu au moins un chargement partiel. A l'époque où la navigation voilière jouait le rôle principal dans les transactions de Kristiania, les sorties avaient au contraire principalement lieu en charge.

Le progrès extraordinaire de la navigation se rattache intimement au développement considérable pris par la marine *à vapeur*. En 1866, époque où commencent les renseignements réguliers sur la navigation à vapeur, il arriva à Kristiania 252 navires à vapeur avec un tonnage total de 76 000 tonneaux, c.a.d. un tiers à peine du total des entrées (calculées d'après le tonnage). Dix ans plus tard, en 1876, les navires à vapeur s'acquittent d'un peu plus de la moitié de la navigation totale; en 1886, ils ont pris complètement le dessus, et accomplissent 80 % des transports. Cette proportion est restée depuis lors à

peu près stationnaire: en 1898, il est arrivé 1 574 vapeurs, avec un tonnage de 779 000 tonneaux, et 988 voiliers, avec 195 000 tonneaux.

Ce développement si grandiose et si satisfaisant en soi de la navigation de Kristiania a pourtant un revers moins heureux; c'est que la part afférente au pavillon norvégien dans la navigation de la capitale est bien plus restreinte qu'il y a une cinquantaine d'années, quoiqu'elle soit de nouveau en progrès depuis 10—20 ans. Pendant le décennium allant de 1851 à 1860, 73 % du total des arrivages avaient lieu sous pavillon norvégien, tandis que de 1860 à 1880 des vapeurs anglais, danois et suédois créèrent de plus en plus des services réguliers sur Kristiania, et tirèrent ainsi à eux une grande partie des transactions maritimes de notre capitale. En 1855 la »*Søndenfjeldske dampskibsselskab*« à Kristiania avait inauguré ses opérations par une ligne sur Hambourg, et elle mit en train l'année d'après un service de quinzaine sur Hull. Cependant, sur cette dernière ligne, les vapeurs norvégiens eurent à lutter avec les Anglais, qui avaient commencé dès 1851 ou 1852, et qui à partir de 1867 délogèrent la »Søndenfjeldske« en réduisant leurs frets dans une forte proportion. La même année, la même société norvégienne entreprit le service sur Kiel (ou villes allemandes voisines) fait depuis 1847 par les steamers de l'Etat, mais au bout d'un an ou deux, elle abandonna à son tour le terrain à des concurrents étrangers.

En 1870, l'autre service entretenu par l'Etat vers l'étranger, la ligne de Copenhague, fut aussi supprimé au bout de 44 ans d'existence. De 1866 à 1876 le

nombre des vapeurs étrangers entrant dans le port de Kristiania augmenta de plus de 100 %, tandis que celui des vapeurs norvégiens n'augmentait que d'un tiers. La situation fut au pis en 1876 et 1877, époque où 43 % seulement de la navigation totale sur Kristiania avait lieu sous pavillon norvégien (cette proportion était encore de 54 % en 1875); dans les services vers l'étranger il n'y avait plus que 5 navires norvégiens (surtout ceux de la »Søndenfjeldske« à destination de Hambourg, du Hâvre et plus tard encore de Brême).

Mais à ce moment même des hommes d'initiative commencèrent à inaugurer des lignes de steamers vers l'étranger. En 1876 *Winge & Cie.* mirent en train un service de quinzaine entre Kristiania et Amsterdam; plus tard, la même compagnie a rendu ce service hebdomadaire, et a créé une route de quinzaine sur Brême et une route hebdomadaire sur Rotterdam. En 1877 fut fondé l'»*Østlandske Lloyd*« qui a mis en train les services suivants: Kristiania Anvers et Kristiania—Newcastle, tous deux hebdomadaires, (pour la poste et les voyageurs), ainsi que Kristiania—Middelsbro. Les Norvégiens ont ainsi recommencé la concurrence dans les services entre Kristiania et l'Angleterre. Quelques années après, en 1882, on lança deux services nouveaux, le service entre Kristiania et Bordeaux, desservi toutes les trois semaines par les navires de *Fearnley & Eger*, ainsi que celui entre Kristiania et Grangemouth, desservi une fois par semaine par *Jens Meinich & Cie.* Ces derniers ont aussi mis en train depuis environ 1890 un service sur Rouen, fonctionnant toutes

les trois semaines. En outre de la »Søndenfjeldske« les communications avec Hambourg sont assurées hebdomadairement depuis 1890 environ par 4 vapeurs appartenant à *Richard Peterson*, Moss. Enfin, il convient de signaler la ligne norvégienne-espagnole inaugurée en 1893 par *Otto Thoresen* avec subvention de l'Etat et reliant la Norvège à l'Espagne, au Portugal et à l'Italie. Les vapeurs de cette ligne font escale à Kristiania une ou deux fois par mois.

Grâce à cette expansion des services norvégiens entre Kristiania et l'étranger, coincidant avec les grands progrès faits à l'étranger par les vapeurs norvégiens, la navigation à vapeur sur Kristiania, sous pavillon norvégien, s'est fortement accrue depuis 1877, non-seulement comme chiffre absolu, mais aussi relativement au tonnage total des entrées: elle en forme maintenant 49.7 % au lieu de 23. Une partie très-essentielle de la navigation entre notre ville et l'etranger sous pavillon norvégien a lieu par environ 50 vapeurs à marchandises, dits »trade-boats« qui entretiennent un service plus ou moins régulier entre Kristiania d'une part, et les pays étrangers, surtout la Grande-Bretagne, de l'autre. Comme en outre la plupart des voiliers naviguant sur Kristiania battent pavillon norvégien, la part incombant à ce pavillon dans les entrées à Kristiania s'est accrue depuis 1877 de 43 à 56 %.

La majeure partie de la navigation étrangère sur notre port à lieu sous pavillon danois, britannique et suédois. (Pour ces trois pavillons les proportions sont pour 1898 de 19, $13^1/_2$ et $7^1/_2$ % du total des entrées déclarées). Pendant la période allant de 1862

à 1872, il arrivait aussi au port de Kristiania un nombre considérable de navires français et en 1864 et 1865 le pavillon français tenait même la tête parmi tous ceux qui fréquentaient notre ville, mais en 1898 on n'y a pas vu un seul bâtiment de commerce français.

Les Danois ont maintenant dans leurs mains la partie essentielle de la navigation entre Kristiania et le Danemark, ainsi que l'Allemagne orientale (principalement par les bateaux hebdomadaires de la »Forenede Dampskibsselskab«, qui, pour ce qui concerne le Danemark, furent lancés entre 1860 et 1870) et entre Kristiania et l'Amérique (par la ligne »Thingvalla«, qui a maintenant fait retour à la même compagnie, et qui depuis 1878 expédie un navire par quinzaine). Il faut y ajouter (pour 1898) 168 petits voiliers danois, d'un tonnage moyen ne dépassant pas 28 tonneaux, partis en charge pour le Danemark, ainsi que 53 voiliers, d'un total de 7 355 tonneaux, expédiés sur lest. — Outre le service sur Hull dont nous avons déjà parlé, la Compagnie Wilson exploite aussi des lignes plus récentes sur Londres et sur Liverpool, et effectue ainsi à peu près les trois cinquièmes du trafic ferme entre Kristiania et la Grande-Bretagne, le reste étant dans des mains norvégiennes; mais sur l'ensemble des transports de notre ville vers ce pays, les deux tiers environ ont lieu par navires norvégiens. Les transports entre Kristiania et la Suède ont lieu principalement par navires suédois, faisant généralement un service régulier, mais pour une bonne part aussi par petits voiliers.

En somme, pour les services réguliers, qui constituent la forme la plus moderne et la plus parfaite

de la navigation, nous sommes encore sensiblement en arrière. Si l'on fait abstraction du »trade« dont nous avons déjà parlé, 40 % seulement des services réguliers entre Kristiania et l'étranger avaient en 1897 lieu par navires norvégiens.

Les transports maritimes intérieurs sur Kristiania, ont lieu généralement par des services réguliers, tous norvégiens; les services réguliers à l'intérieur par lignes appartenantes à des particuliers prirent un grand développement entre 1850 et 1870, ce qui fit que l'Etat renonça de plus en plus à cette branche d'activité. Actuellement, Kristiania sert d'escale à 69 pareils bateaux en service régulier, avec un tonnage total de 10 500 tonneaux; toutefois, sur ce nombre, il y a 18 navires ne desservant que les environs, 25 desservant les villes du fjord de Kristiania etc., ainsi que le Telemarken, 3 pour Mandal, 11 pour Bergen, 5 pour Trondhjem et 7 avec le Finmarken pour objectif. La plupart de ces vapeurs côtiers ont leurs ports d'attache à Bergen, Trondhjem, Arendal et Stavanger.

En hiver, comme nous avons eu l'occasion de le signaler, le fjord de Kristiania était autrefois généralement fermé à la navigation depuis le commencement de décembre jusqu'après le milieu d'avril. Il y a longtemps déjà, au moins dès le début du XIXème siècle, on chercha à accélérer la réouverture de la navigation au printemps en ouvrant un chenal dans les glaces, travail qui depuis 1848 fut confié au service du port. Entre 1867 et 1877, on chercha, tant pour le compte de particuliers que pour celui de la commune, à tenir la navigation ouverte le plus long-



ETABLISSEMENT DE LA SOCIÉTÉ »ELEKTRISK BUREAU«

temps possible à l'aide de navires brise-glaces, et on y a en 1877 réussi jusqu'au milieu de février. L'année d'après, le service du port fit l'acquisition du robuste vapeur brise-glace le »Mjølner«, et depuis lors la navigation n'a plus été interrompue de toute l'année, sauf pour quelques intervalles très-courts, lorsque la glace marine s'oppose à la navigation plus loin dans le fjord. Depuis 1895, le service du port a un second brise-glace, l'»Isbjørn«, beaucoup plus puissant que le »Mjølner«, en vue de tenir les communications ouvertes tout l'hiver.

Cette réforme a joué un rôle considérable dans les progrès faits pendant les dernières dizaines d'années par la ville de Kristiania.

Ce qui plus que tout le reste, a contribué depuis cinquante ans à faire de Kristiania une grande ville, c'est le développement unique de son *industrie.* Aucune des autres sources de revenus de la capitale n'a progressé avec autant de rapidité. D'après les relevés statistiques de 1850, d'ailleurs fort incomplets, la ville comptait 626 ouvriers de fabrique, et l'industrie revêtait encore une forme, que nous appellerions maintenant manuelle. Fort peu d'établissements seulement répondaient a l'idée qu'on se fait d'une fabrique. Ce n'est que depuis 1846—50 qu'on constate une tendance à concentrer les opérations et à recourir de plus en plus à la force mécanique, et ce progrès est lié à la croissance des capitaux dans le pays, et à la situation financière affermie depuis le moment où en 1842, la Banque de Norvège commença à échanger ses billets au pair. L'accès des emprunts nécessaires aux entreprises industrielles était dès lors rendu plus

facile, bien qu'il semble qu'au début, on en ait tiré assez peu parti; en effet, les entreprises industrielles lancées à cette époque le furent en général sur une petite échelle et avec un capital d'exploitation souscrit par un petit nombre de personnes. L'important, c'est qu'il se trouva dès lors dans la capitale de la Norvège des hommes à même de comprendre toutes les chances de réussite que cette ville offrait à l'industrie et ayant assez d'énergie et de puissance financière pour réaliser leurs idées, et des connaissances techniques suffisantes. Parmi ces pionniers, nous ne nommerons ici que M. *P. Steenstrup*, capitaine de vaisseau, qui fonda l'atelier mécanique d'Aker, M. *Adam Hiorth,* qui lança la filature de Nydalen, M. *Halvor Schou* qui créa les ateliers de tissage de Hjula, M. *J. Jensen* qui prit part à la création des ateliers mécaniques de Myren, MM. *F. H. Frølich* et *P. W. W. Kildal.* Mais il y en a d'autres dont la mémoire pourrait à bon droit être remise également en honneur.

Dans cette période de débuts, on eut bon nombre de difficultés à surmonter. Notre système douanier libre-échangiste accordait libre accès à tous les produits étrangers contre des droits d'entrée nuls ou très-minimes, et les nouveaux établissements, avec leur personnel inexpérimenté, ne purent pas immédiatement fournir de marchandises propres à soutenir la concurrence. L'industrie norvégienne n'a rien d'un produit artificiel. L'Etat s'est placé sur un pied plutôt désintéressé vis-à-vis de ses progrès, et les droits protecteurs insignifiants qu'on a de temps à

autre accordés au travail national ont coûté bien des luttes. Ajoutons que l'enseignement industriel n'a pas bénéficié en Norvège de la même sollicitude que dans les pays voisins: c'est ainsi que nous n'avons pas encore d'école industrielle supérieure, bien qu'il y en ait actuellement une en préparation qui sera sans doute ouverte dans l'avenir le plus prochain. Nos ingénieurs ont donc dû, pour acquérir leur instruction complète, avoir recours aux écoles supérieures de l'Etranger, et beaucoup d'entre eux — et des meilleurs — se sont, une fois leurs études finies, vus retenir hors de Norvège par des situations dans l'industrie. Ceci a longuement retardé le dressage d'un personnel ouvrier exercé et discipliné pour les nouvelles branches d'industrie.

Dans ces temps derniers ces circonstances défavorables ont perdu une bonne part de leur influence; il va sans dire d'ailleurs qu'on les a ressenties davantage dans les industries établies en province, et ainsi qu'il ressortira du résumé qui va suivre, l'industrie de la capitale ne peut plus désormais être qualifiée d'exclusive. Loin de là, si l'on tient compte de la pauvreté du pays en matières premières pour l'industrie, on verra qu'elle a acquis dans ces derniers temps une multiplicité, qui fournit un témoignage parlant de son développement sain et assuré, fondé sur des assises solides.

Depuis 1850 on a réuni de cinq en cinq ans les renseignements officiels sur les fabriques du pays. Voici quels ont été leurs résultats quant à la capitale:

années	nombre d'établ.	nombre d'ouvriers	années	nombre d'établ.	nombre d'ouvriers
1850	57	626	1880	222	7 425
1855	83	1 123	1885	250	9 065
1860	121	3 059	1890	265	12 974
1865	113	3 722	1895	291	14 771
1870	121	5 288	1898	374	17 388
1875	176	7 310			

Pour 1898, les chiffres sont pris dans le rapport de l'inspecteur des fabriques.

Nous ferons remarquer d'ailleurs que, pour les premières périodes quinquennales, les données ci-dessus ne sont qu'approximatives (voir page 111), un certain nombre de fabricants ayant à cette époque, où les situations étaient trop transparentes, refusé de fournir des renseignements sur leurs établissements. La croissance a donc été un peu moins rapide que les chiffres ne l'indiquent: elle a cependant été des plus sérieuses.

Les progrès frappants constatés pendant la période 1855—60 sont dus à une annexion de banlieue, par suite de laquelle plusieurs grands établissements situés le long de l'Akerselven furent incorporés dans la ville. L'élargissement subséquent (celui de 1877), qui eut lieu pendant une période de déclin pour l'industrie et embrassa des districts où l'activité industrielle était peu importante, ne se traduisit pas par une aussi forte recrudescence de l'industrie de Kristiania. Au contraire, le dénombrement de 1880 accuse des progrès relativement moindres que tous les autres.

Pendant les toutes dernières années la Norvège a été en proie à une spéculation industrielle exceptionnellement active, tant par suite des conjonctures

économiques favorables que par suite de la dénononciation (en 1897) du traité international (»Mellemrigsloven«) avec la Suède: le marché industriel qui jusque là était de fait commun aux deux pays, s'est trouvé partagé, les deux pays ayant par des droits protecteurs réciproques cherché à se supplanter mutuellement sur leurs marchés indigènes.

Toutefois le nombre des fabriques et celui de leurs ouvriers ne donnent qu'une image incomplète de la véritable floraison de l'industrie. Le rôle extraordinairement important que pendant la période en question, la technique des machines a joué pour augmenter l'effet utile de l'ouvrier, n'est nullement mis en évidence par ces recensements.

Ce qui nous manque malheureusement, ce sont des données statistiques sur la valeur de production de nos fabriques: c'est elles pourtant qui nous éclaireraient le mieux. On peut toutefois tirer quelques conséquences de notre statistique d'exportation. Ainsi pour les années 1866 et 1867, la valeur moyenne annuelle des produits industriels exportés par la Norvège fut d'environ 1 500 000 kr. tandis qu'elle atteignit 50 000 000 de kr. en 1897. Ajoutons-y l'accroissement considérable du chiffre des articles industriels consommés dans le pays même. Pour bien juger du développement de l'industrie à Kristiania, il faut encore considérer que la part contributive de cette ville dans le total de l'activité industrielle du pays, si on la compte d'après le nombre des ouvriers de fabriques, a passé de 15 % (chiffre de 1865) à 24 % (chiffre de 1898).

Mais en réalité la quote-part imputable à la capitale dans l'industrie nationale est certainement plus

grande qu'il ne semble résulter des données ci-dessus. Il convient en effet de classer comme appartenant à Kristiania un grand nombre de fabriques, dont quelques-unes très importantes, situées dans son voisinage immédiat, attendu qu'elles appartiennent en général à des bourgeois de la ville et sont gérées par eux, et qu'elles contribuent en outre à la floraison de son commerce et de sa navigation. Les principales localités industrielles au voisinage de la capitale sont Bryn à l'est, Nydalen au nord, et l'agglomération entourant la gare de Bygdø à l'ouest. Il faut y compter aussi les fabriques situées plus à l'ouest, le long de la rivière de Lysaker. Si dans *le district industriel de Kristiania*, on fait rentrer les deux cantons d'Aker et de Bærum, on trouve que ce district occupait en 1895 un nombre d'ouvriers de près du tiers de l'effectif industriel du pays tout entier.

Il faut encore tenir compte, quand on parle de l'industrie de Kristiania, de toutes les fabriques parfois très importantes répandues dans tout l'est, et même dans l'ensemble du pays, et appartenant en tout ou en partie à des bourgeois de cette capitale. C'est ainsi que des capitaux appartenant à Kristiania sont engagés sur une vaste échelle dans les fabriques consacrées dans Akershus à la mise en valeur des bois (scieries et rabotages), ainsi que dans tout l'est, dans des fabriques de pâtes de bois et des papeteries.

Nous allons dans les pages qui vont suivre donner quelques détails sur l'évolution industrielle de notre capitale depuis 1850, et à cet effet nous nous occuperons successivement et séparement des différents groupes d'industries.

Au milieu du siècle, nous avons vu que la *construction des machines* n'était pour ainsi dire pas représentée dans l'enceinte de la ville, mais qu'on venait justement de fonder en amont, sur l'Akerselven, les ateliers d'Aker et de Myren. Actuellement le groupe d'industries qui embrasse la fabrication des machines, des outils, des moyens de transport etc. est devenu le plus important de tous, et il comptait en 1895 43 fabriques avec un personnel de 3636 personnes (soit 25 % du chiffre total). Le fait que ce genre d'industries entra si tard dans la carrière, est un de ceux qui retardèrent le plus les progrès de l'industrie en général. Il était bien difficile de se procurer les machines dont on avait besoin pour d'autres industries; il était bien malaisé même de réparer sur place une pièce endommagée: qu'en résultait-il? On employait des outils primitifs et lourds, donts les produits étaient en conséquence. Lorsqu'à Kristiania, à cette époque, on se trouvait dans l'embarras; par suite, p. ex. de la rupture d'un engrenage, il fallait envoyer un homme avec un cheval à l'usine de Bærum pour y faire fondre un engrenage neuf, et il pouvait très bien arriver que le commissionnaire dût attendre plusieurs jours, pour revenir en toute hâte, une fois l'engrenage coulé et sufisamment refroidi. On peut donc dire à bon droit que la fondation des ateliers mécaniques d'Aker en 1842 vint combler un vide bien longtemps ressenti. Une fois la glace brisée, les progrès furent rapides. L'établissement dit »*Nylands mekaniske værksted*« qui est maintenant le premier du pays pour la construction des machines et plus spécialement des bateaux

à vapeur (il comptait en 1895 822 ouvriers et fonctionnaires) fut fondé en 1855, alors que »*Kværner brug*« marchait depuis deux ans déjà, mais surtout en qualité de fonderie. La fabrique de Myren, déjà nommée, fonda en 1870 une succursale à Fredrikstad. Plus tard sont venus s'y ajouter de nombreux établissements nouveaux, dont quelques-uns très importants: finalement Kristiania possédait en 1895 23 établissements mécaniques, occupant 3 234 ouvriers (contre 5 en 1865, avec 637 ouvriers). L'emploi toujours croissant de l'électricité à différents usages a imprimé aussi en dernier lieu une vive impulsion à la fabrication des articles rentrant dans cette partie. Il y a aussi dans le voisinage une ou deux fabriques de wagons de chemin de fer, qui ne manquent pas d'importance, et en outre Kristiania est depuis 1847 en possession d'une importante fabrique de pianos, jouissant d'un grand renom, sans en compter plusieurs autres moins importantes dans la même branche. Le progrès des industries mécaniques dans le pays est d'ailleurs attesté par l'augmentation énorme du chiffre d'importation des fontes, des tôles etc. ainsi qu'il appert du tableau publié p. 137.

L'évolution a été rapide aussi dans les autres spécialités *du travail des métaux.* Aussi tard qu'en 1870 la statistique de la ville ne compte dans cette partie que 3 établissements, occupant 139 ouvriers. En 1895 il y en avait 32 avec 1301 ouvriers, ou pour l'ensemble du district de Kristiania 40 établissements, 2004 ouvriers. Ici ce sont les fabriques de clous pour cheval et pour le bâtiment qui jouent le principal rôle. Pour le premier de ces articles, il y avait

Vue prise aux Ateliers de Nyland

en 1895 dans le district 4 fabriques, occupant 657 ouvriers; la plus grande, la *Kristiania hesteskosøm-fabrik*, est aussi la plus ancienne (elle fut fondée en 1877) et a une succursale en Allemagne. Pour les clous à la machine, le premier en date des établissements qui les fabriquent, le *Kristiania spiger- og valseværk* près de la rivière d'Aker, remonte à 1854. La fabrication des clous pour cheval et des clous à la machine (pour le bâtiment), qui depuis une vingtaine d'années a fourni à la ville un de ses principaux articles d'exportation, a atteint son point culminant en 1890 et 1891: on en exportait alors de Kristiania 9 630 tonnes par an. Plus tard, en raison de difficultés douanières et d'un redoublement de la concurrence à l'étranger, ces fabriques ont travaillé dans de moins bonnes conditions malgré la qualité reconnue de leurs produits. En 1896—1898 l'exportation a été en moyenne de 8837 tonnes.

D'après le rapport de l'inspecteur des fabriques l'industrie des machines et des métaux était en 1898 exercée à Kristiania dans 99 fabriques avec 6 110 ouvriers et 119 moteurs représentant en tout une force motrice de 3 410 chevaux, dont 3 129 à vapeur et 159 hydrauliques.

Dans le groupe comprenant la préparation des *matières alimentaires et des consommations* de luxe (excitants), la première place est tenue par les brasseries et les manufactures de tabacs, après quoi viennent les minoteries, les fabriques d'oléo-margarine et celles d'eaux minérales. En 1895, ce groupe embrassait, dans les limites du territoire urbain, 64 établissements comptant 2 836 ouvriers, dont 65 % pour les brasse-

ries et les manufactures de tabacs, moitié pour chaque. Parmi les plus grandes brasseries de la ville, signalons outre celles déja nommées (p. 110), la *Kristiania bryggeri* fondée en 1855, *Frydenlund* en 1860, *Kristiania aktieølbryggeri* en 1872 et la brasserie *Ringnes & Co.* en 1877. Après 1850 l'exportation de la bière de Kristiania augmenta lentement, mais régulièrement; elle prit un vif essor après 1870, pour atteindre en 1878 un maximum d'environ 23 000 hectolitres. Des complications politiques dans l'Amérique du Sud, où se trouvaient nos principales parties prenantes, et une forte concurrence de la part des brasseries américaines et allemandes firent toutefois descendre l'exportation à 16 700 hectolitres dès 1879, et le déclin a été plus sensible encore depuis 1891: si bien qu'en 1896—98 notre exportation moyenne de bière n'a pas dépassé 2 600 hectolitres (voir p. 136).

La plus grande manufacture de tabacs que nous ayons, la *Langaards tobaksfabrik*, fondée en 1849, avait en 1895 un effectif de 340 personnes, et notre principal moulin à farine, la *Bjølsen valsemølle* en occupait en même temps 137. Cette dernière est très-ancienne et existait en tout cas dès le XVIIIème siècle. La première fabrique d'eaux minérales date, dit on, de 1865, et notre plus ancienne et plus importante fabrique d'oléo-margarine, celle d'*Aug. Pellerin fils & Co.*, de 1876. Cette industrie a de l'importance au point de vue de l'exportation, quoique celle-ci ait rétrogradé depuis quelques années, les expéditions vers la Suède ayant beaucoup diminué.

L'industrie textile dont on peut dire (voir p. 111) qu'elle n'est représentée chez nous que depuis 1845,

a fait des progrès comparables à ceux de l'industrie des machines: en 1895, si l'on fait entrer en ligne de compte les établissements situés dans le voisinage le plus immédiat de la capitale, elle suivait ce groupe de très près, attendu qu'elle avait 25 établissements et 3 836 ouvriers, dont 19 (avec 2 596 ouvriers) dans les limites mêmes de la ville. En 1885 les chiffres correspondants étaient de 20 et de 1498. La plus importante des fabriques de cette catégorie qui aient été fondées depuis 1850 est la *Kristiania seildugsfabrik*, fabrique de toiles à voiles, qui suit immédiatement comme importance celles de Nydalen et de Hjula, parmi les établissements textiles du district. L'industrie de la filature et du tissage à Kristiania met surtout en oeuvre des cotons et est principalement basée sur la demande indigène. Cependant, jusque 1897, nos fabriques de cotonnades, de lainages et d'objets en tricot exportaient en Suède en quantité considérable certains articles spéciaux; et en échange, la Suède trouvait en Norvège un marché très actif pour d'autres produits textiles. A dire vrai, les deux royaumes ne formaient qu'un seul marché, et chacun cherchait le plus possible à spécialiser sa fabrication. Mais depuis qu'en 1897 on eut dénoncé le traité international avec la Suède, cette spécialisation a dû cesser en grande partie, au grand détriment de nos chances de succès dans la concurrence à l'étranger, et afin de pouvoir conserver le marché indigène pour notre industrie nationale.

L'industrie des bois elle-même ne joue pas un rôle prépondérant dans la vie industrielle de la ville de Kristiania. Il n'y a dans les limites de son territoire

qu'un seul établissement de rabotage travaillant pour l'exportation; d'autres plus petits travaillent surtout pour les besoins intérieurs de la capitale. Mais en revanche, nos gros marchands de bois possèdent des scieries et des raboteries importantes dans tout le district d'amont, et surtout au voisinage du lac Øieren, déjà cité, qui fournit la majeure partie des planches rabotées pour l'exportation. Les autres établissements du même groupe sont peu importants, sauf une fabrique de baguettes et cadres dorés, fondée en 1876.

Si les bois jouent un rôle aussi insignifiant dans l'industrie de Kristiania, il en est de même à fortiori des *pâtes de bois* attendu que la ville ne compte pas une seule fabrique de cette catégorie. Les fabriques de pâtes de bois, dont la première avait été fondée en 1863 près de l'Akerselven par le *Bentse brug*, (qui l'abandonna en 1868) exigent en effet, tout comme les celluloseries, une force motrice considérable, et cette circonstance, alliée à la nécessité de se procurer commodément son bois par flottage, fait qu'on préfère établir ce genre de fabriques le long des cours d'eau qui drainent les régions les plus boisées du pays, à savoir le cours inférieur du Glommen (au Sarpsfossen), le Drammenselven, et le district fluvial de Skien. Les grandes fabriques de pâtes de bois fondées dans ces localités conformément aux types les plus modernes, sont en grande partie dues à des capitaux de Kristiania par où elles sont gérées (et où elles ont au moins des bureaux). Il en est ainsi de la grande agglomération industrielle de l'»*Union*« à Skien (cellulose, pâtes de bois et papiers, fondée en 1872).

Certaines d'entre elles appartiennent à des Anglais,

comme p. ex. la plus grande de toutes, »*Borregaard cellulosefabrik*«, près de la chûte du Sarpsfossen, qui en 1895 occupait environ 800 ouvriers, mais a été considérablement agrandie depuis lors. Ce que nous disions plus haut des fabriques de pâtes de bois s'applique aussi dans une certaine mesure aux papeteries. La fabrique de Bentse brug, déjà nommée, la première en date à Kristiania (voir p. 34—35) a été après les destins les plus variés, transférée à Embretsfos dans la préfecture de Buskerud et il n'y a plus maintenant aucune papeterie à Kristiania.

L'industrie chimique est très-faiblement représentée dans la capitale de la Norvège: par contre, on trouve à proximité et en dehors de ses limites une ou deux fabriques importantes d'allumettes chimiques (qui occupaient ensemble en 1895 512 ouvriers): elles travaillent pour l'exportation dans les pays d'outre-mer. Au milieu du siècle, il y avait dans la ville même plusieurs petites fabriques d'allumettes; c'est ainsi quil y en avait en 1855 6, occupant en tout 36 ouvriers. Dans ces temps derniers, les capitalistes de Kristiania ont engagé des fonds dans une fabrication qui promet actuellement beaucoup, celle du carbure de calcium; notre pays possède en abondance les matières premières nécessaires et a la force motrice dans des conditions excessivement économiques.

En dehors des industries qui viennent d'être énumérées, nous signalerons encore plusieurs briqueteries, une verrerie (217 ouvriers en 1895), plusieurs tanneries, quelques établissements mettant on oeuvre le papier (enveloppes, articles de bureau etc.) et fabriquant les vêtements, les manteaux pour dames,

les chapeaux etc. sans compter un grand nombre de fabriques moins importantes appartenant aux différents groupes d'industries.

La verrerie dont nous avons parlé, située dans le canton de Bærum, appartient, ainsi que plusieurs des autres verreries du pays, aux propriétaires du »*Kristiania glasmagasin*«, signalé p. 46.

REMARQUES FINALES.

Ce qui a contribué avant tout au rapide développement de Kristiania pendant le XIXème siècle, c'est outre son rang de capitale, sa situation excessivement avantageuse pour le commerce et la navigation, au fond d'un fjord, ayant une longueur totale d'environ 100 kilom., entouré des districts les plus fertiles et les plus populeux du pays tout entier. A proprement parler, la ville est située au bord d'un lac communiquant avec la mer, et dispose dans un rayon de 100 kilom., d'une population de 750 000 âmes, dont il y avait pour la ville seule 230 000 âmes à la fin de 1899.

L'entrée de Kristiania par mer est renommée pour les beautés de sa nature. Dans sa partie moyenne le fjord de Kristiania forme un chenal très-étroit par places, entouré de hautes collines, mais plus loin vers le nord, il acquiert une largeur considérable en même temps que les collines battent en retraite comme pour faire place à la colonisation. D'un côté, les hauteurs généralement couvertes de forêts résineuses, de l'autre de petites îles et des îlots également boisés et cou-

verts de villas: tout cela donne à la ville un aspect des plus pittoresques.

La forme de la ville est celle d'un triangle équilatéral dont un des côtés est presque entièrement occupé par le rivage septentrional du fjord. Le côté ouest de ce fjord, le long du »Frognerkilen«, n'est ni dragué ni fourni de quais et ne peut donc pas servir de port pour les navires, attendu que les quartiers avoisinants n'appartiennent pas à la ville commerciale, mais sont surtout occupés par des maisons et des villas, habitées par la partie la plus riche de la population. La partie est des rives du fjord, qui a été colonisée en premier et qui s'est développée de plus en plus vers l'ouest, possède dans les quartiers qui l'avoisinent le vrai centre commercial de la ville; elle est divisée par le promontoire sur lequel s'élève la citadelle d'Akershus, en deux ports, celui de Bjørviken et d'Oslo à l'est, et celui de Piperviken à l'ouest. Le premier de ces ports constitue maintenant comme jadis, en raison de sa grandeur et de sa situation bien abritée par des îles et des îlots, le véritable port commercial de Kristiania.

Quoique la ville eût, à la fin de 1898, une longueur de quais de 9 100 m. et des carreaux de déchargement couvrant environ 150 000 m², on a depuis lors, après avoir provoqué une compétition internationale en vue d'établir de nouveaux plans pour la réfection et l'agrandissement du port, commencé le travail par la construction de nouveaux quais à la »Vippetangen« et le long du rivage d'Akershus.

En même temps, nos gares de chemins de fer

devront-elles aussi dans un avenir très-rapproché être l'objet de nouveaux aménagements, tant à cause du développement du trafic des vielles lignes que pour fournir de la place aux nouvelles. On en profitera à tous égards pour coordonner d'une façon pratique et avantageuse tous nos moyens de communication par terre et par mer.

Tout semble indiquer que notre pays a devant lui un avenir industriel des plus remarquables, en même temps que son commerce et sa navigation persisteront dans leurs progrès si rapides. Kristiania en bénéficiera en toute première ligne, puisqu'il forme le centre économique du pays et marche en tête de sa civilisation.

Si l'on compare le développement commercial de Kristiania depuis 1890 avec celui des deux grandes villes de Suède, Stockholm et Gothembourg, on reconnait que dans cette dernière, le commerce général avec l'étranger qui, au point de vue des importations est inférieur à celui de Kristiania, mais lui est supérieur quant aux exportations, a entre 1891 et 1897 rétrogradé de 2.5 % (de 201 600 000 kr. à 196 700 000 kr.), tandis que les transactions de notre capitale progressaient de 22.7 % (de 144 900 000 à 177 900 000 kr.) et celui de la capitale suédoise de 19.7 % (de 129 100 000 à 154 600 000 kr.). Si nous prenons pour terme 1897 au lieu de 1898, année pour laquelle on a pourtant des statistiques, c'est parceque la dénonciation en 1897 du traité norvégien-suédois est venue déranger la situation normale en réduisant dans une forte proportion les exportations, tant de Kristiania que de Gothembourg: c'est là un mouvement,

dont il est encore trop tôt pour calculer la durée et les conséquences.

Il y a également concurrence au point de vue commercial entre Copenhague et Kristiania, mais comme il n'y a pas de calculs statistiques complets sur le commerce général de la capitale danoise, on ne peut pas, en ce qui la concerne, se livrer à des appréciations tant soit peu approximatives.

Tous les états d'Europe et un grand nombre de ceux situés hors d'Europe sont représentés à Kristiania par des consuls. La Grande-Bretagne, la France, l'Allemagne, la Russie et les Etats-Unis de l'Amérique du Nord le sont par des consuls de carrière *(consules missi)*, les autres pays par des consuls commerciaux *(consules electi)*.

Au point de vue administratif, Kristiania forme à lui seul une préfecture. Son magistrat est composé de 3 bourgmestres, nommés par le roi. Depuis 1837 le droit de disposition et de contrôle des affaires communales est dans son ensemble attribué à un conseil municipal élu par les bourgeois de la ville, conseil qui, d'après la loi du 27 juillet 1896, est composé de 84 membres, dont un quart, désignés par un scrutin spécial, font partie de la délégation (»Formandskab«): c'est celle-ci qui prépare l'expédition des affaires, et les décide même, quand elles sont de moindre importance. Pour toutes les affaires entraînant le vote de crédits, la »Formandskab« se réunit en assemblée plénière avec les autres membres du conseil, qui forment ce qu'on appelle la »Repræsentantskab«.



Fabrique d'Acide Carbonique de Kristiania

mw

